Jacques-Henri BAIXE

LES NAUFRAGÉS DU YOMA

Récit

LES ÉDITIONS LA BRUYÈRE

Au Docteur H. Duboc
Secretaire general de l'Association
N[le] des medecins invalides de guerre

LES NAUFRAGÉS
DU YOMA

leur rappelera nos
absentes

très cordialement

25/X/93

« Le contenu a tous les droits, en particulier celui d'arranger les faits pour mieux les faire comprendre. Mais les faits sont réels et ont existé »

Henri VERNEUIL, cinéaste
21 novembre 1991

Jacques-Henri BAIXE

LES NAUFRAGÉS DU YOMA

Récit

LES ÉDITIONS LA BRUYÈRE
128, rue de Belleville
75020 PARIS

De cette édition
il a été tiré 30 exemplaires
numérotés de 1 à 30
représentant
l'édition originale

© Les Editions La Bruyère, 1992
Dépôt légal 3ème trimestre 1992

DU MÊME AUTEUR

Livres, ouvrages et publications :
Une cinquantaine de publications scientifiques dans des revues françaises et étrangères (New England Journal of Medicine, U.S.A., Grande-Bretagne, Israël, Italie, U.R.S.S., Maroc Japon).
Mission aux terres australes et antarctiques françaises (C.A. 1954)
Méditerranée-Laponie (Rep. 1957)
A la recherche des Hittites (T.C.F. 1959)
Cnide Cité maritime oubliée de l'Asie Mineure (T.C.F. 1960)
Principes et pratique de médecine hyperbare (Lib. des Facultés de Médecine 1967)
Histoire du cinéma scientifique (A. du Var 1969)
Les problèmes de la médecine spatiale (A. du Var 1970)
Aux portes de l'histoire (A. du Var 1971)
Le film, mémoire de la mer (A. du Var 1972)
La médecine bleue (France-Empire 1984)
Les galions de Philippe II (A. du Var 1991)
Une quinzaine de scénarios de films de fiction

Réalisations cinématographiques :
(extraits)
Un Homme à la mer (1956)
Six semaines en caisson (1957)
Fin d'un touriste (1958)
Aurélia (1958)
Itinéraire en Asie Mineure (1959)
Cnide (1960)
J'étais médecin de maison blanche (1961)
Etoiles sur la piste (1962)
Esculape au Mexique (1971)
La grande course (1971)
Les derniers étés (1972)
La route de Trapani (1978)
Le rendez-vous des tridents d'or (1978)
Le sentier des douaniers (1978)
La vie existe à Pompéï (1980)
La conquête des profondeurs (1980)
Le serpent de mer (1981)
Histoire sous-marine des hommes (1981)
La santé dans l'aventure (1983)
Souvenance du Québec (1984)
Grands espaces américains (1985-86)
Iles et châteaux d'Ecosse (1987)
Les plages du débarquement (1988)
Si Toulon m'était conté (1989)
La grande aventure des bathyscaphes (1991)

Ouvrages en préparation :
L'ancre et la caméra
Mes chers confrères
Les grandes vacances

Le Docteur Jacques-Henri BAIXE, est un ancien médecin de la Marine, qui a 48 ans d'exercice de la médecine.

Lors de ses 25 années dans la Marine, après avoir servi dans le maquis, il a été médecin des missions Australes et Antarctiques, et a beaucoup voyagé lors d'embarquements et affectations intéressantes.

Il a été le premier praticien libéral de la médecine hyperbare, dont il a mis au point de nombreuses applications, et Président de la Société Internationale de Médecine Hyperbare.

Cinéaste de talent, lauréat au Festival de Cannes en 1958, il a réalisé de nombreux documentaires.

Il est le Président Fondateur du Festival International du Film Maritime et d'Exploitation qui en est à sa 24ème édition.

Médecine Hyperbare et Cinéma ont un tronc commun : la plongée.

Il a publié de nombreux articles, études et ouvrages dont quelques titres sont cités dans cet ouvrage.

Organisateur de talent et passionné, esprit curieux et vif, doué d'humour, caustique quelquefois, mais toujours positif, le Docteur BAIXE possède une excellente mémoire, visuelle en particulier, et un jugement sûr.

Reconnu dans le monde médical international, notamment aux U.S.A., pour sa grande valeur, son talent et son ingéniosité, le Docteur BAIXE continue à faire partager son dynamisme à ceux qui l'entourent.

Il est membre de l'Académie du Var depuis 1968, et de la Commission Française d'Histoire Maritime. Il a créé la Cinémathèque Mondiale de la Mer et de l'Exploration qu'il considère partie du patrimoine maritime.

La ville de Toulon a passé une convention culturelle avec lui, sur cet objet.

Capitaine de Vaisseau (R) François ROLET
Délégué Général du Festival International du Film Maritime et d'Exploration.

AVANT-PROPOS

A l'automne 1987, je reçois la visite à Toulon d'un bel homme aux cheveux argentés, à l'œil clair et vif, et d'une belle prestance.

Il ne paraît pas son âge, et je lui demande sa recette. Il me dit avoir été emballé par la lecture de « La médecine bleue » et qu'il a trouvé dans la médecine hyperbare une cure de jouvence extraordinaire.

Marcel Drouillac est à la retraite depuis quelques mois. Il vient de s'installer à Saint-Mandrier, dans une villa sur l'isthme de la rade de Toulon, donnant face au large, sous la presqu'île de Sicié. Il a travaillé pendant des années pour des chantiers d'adduction d'eau dans le Nord de la France et il s'est intéressé, en découvrant des gisements préhistoriques, à l'histoire de l'humanité.

Il est surtout ému par la présentation du film « Les secrets du Titanic » que je viens de traduire et qui a obtenu l'Ancre d'Or au XIX^{ème} Festival International du Film Maritime et d'Exploration. Il connaît mes activités au sein de l'Académie du Var et me fait part de son aventure.

Il me présente un dossier sur le naufrage du Yoma, réunissant les témoignages de nombreux camarades et des cassettes audio, en particulier celle d'une émission de Pierre Bellemare au cours de laquelle quelques rescapés du naufrage se sont retrouvés.

Lorsqu'il demanda son état signalétique des services dans la Marine Nationale, il avait été surpris de se rendre compte qu'il n'était pas mentionné son passage sur le Yoma, coulé par un sous-marin en Méditerranée, le 17 juin 1943. Il mit une annonce dans

« Cols Bleus », un hebdomadaire lu par les marins et qui entretient les liens et les traditions chez les anciens. Cette annonce appelait tous les anciens embarqués sur le Yoma à prendre contact avec lui. Plus de vingt lui répondirent, qu'il retrouva avec bonheur, bien qu'il soit très dur de revoir des collègues après quarante cinq années de séparation. On a tellement vieilli qu'on ne veut pas se reconnaître.

Aucun de ces marins n'avait réussi à obtenir une homologation de leur passage sur le Yoma, qui n'était pas mentionné sur leur livret matricule. Ils étaient passagers sur ce paquebot mixte britannique qui devait les conduire de Tunisie à Alexandrie, pour armer la Force X.

Marcel Drouillac se battit pour faire homologuer leurs services et il voulait obtenir des récompenses pour ceux qui s'étaient bien conduits et avaient porté secours à d'autres.

Il m'apporte des dossiers comportant les témoignages de ses camarades.

Il eut la surprise de recevoir de deux autres anciens marins un courrier affirmant qu'ils avaient été embarqués sur le Yoma et qu'ils avaient été naufragés. Après enquête, il se rendit compte que ces deux marins n'avaient en réalité pas participé à cette opération mais que suivant les bonnes traditions de la Marine, ils s'inscrivaient sur toutes les listes.

Le travail qu'a fourni Marcel Drouillac pour cet ouvrage est capital. J'ai accepté la rédaction de l'ouvrage, mais je me dois de rendre à Marcel Drouillac l'hommage et la reconnaissance dus à ses recherches.

J'adresse mes remerciements à tous ceux qui ont apporté leur témoignage et qui sont cités en annexe du livre.

Dans la relation des faits à partir de différents témoignages, il n'y a pas toujours concordance avec la réalité constatée par d'autres témoins. Chacun sait ce qu'il y a de subjectif dans l'observation, dans le souvenir qu'on en garde et dans la manière dont on l'exprime.

Je n'ai pas cherché à cacher des contradictions dans les témoignages de chacun.

Le naufrage du Yoma est aussi un prétexte pour rappeler des événements graves qui se sont déroulés à l'échelon des grands chefs et dont Marcel Drouillac n'était qu'un figurant, patriote pur, simple et confiant.

Les documents que nous citons ont été réunis dans notre bibliothèque et certains nous paraissent peu connus, ou peut-être volontairement omis.

Parmi les grandes catastrophes maritimes qui sont restées dans les souvenirs, on cite en premier le naufrage du Titanic, la nuit du 14 avril 1912, coulé par le frottement sur un iceberg au large de Terre Neuve. Cela marqua l'humanité qui se rendit compte de la nécessité d'une prudente vigilance dans l'ère des grandes technologies nouvelles. L'impact et la consternation provoqués par cet événement eurent la même importance que l'explosion de la navette spatiale lors du 10ème vol de Challenger, le 26 janvier 1986, aux Etats-Unis d'Amérique. Ce sont des événements qui marquent une étape dans l'évolution de l'humanité, comme la guerre de Troie ou la prise de la Bastille.

D'autres catastrophes maritimes moins connues ont pourtant causé beaucoup plus de victime : le torpillage du navire de croisière nazi « Wilhem Gustloff » dans les eaux glacées de la Baltique, dans la nuit du 30 janvier 1945, a fait sept mille morts environ. Le bateau était bourré de réfugiés allemands évacuant Danzig devant l'avancée soviétique. Dans la même période, jusqu'au 16 avril 1945, les « glorieux » sous-marins soviétiques ont causé onze mille cinq cents victimes dans les derniers mois de la guerre, à la Kriegsmarine exsangue. Quand les forces étaient à peu près égales — autrement dit généralement trois contre un — la tactique soviétique préférée était la fuite.

Durant la première guerre mondiale, le torpillage du « Lusitania » déclencha l'engagement américain. « L'Athénia » coulé à l'aube de la seconde guerre mondiale a eu un retentissement immense.

En revanche, les naufrages des transports de troupes, de bâtiments de guerre ou de convois pendant cette deuxième guerre mondiale sont très méconnus. Certains même ont été carrément tenus secrets, comme le naufrage du Yoma. Il est permis, quarante sept ans après, de se demander pourquoi.

Ce bâtiment avait embarqué, en plus des six cent soixante quinze marins français, plus d'un millier de soldats britanniques : il avait peut-être mission de les débarquer en Crête.

I

33°03 Nord par 22°04 Est

Une explosion ébranle le navire en un grand frisson, quand Jean Quéré termine sa douche sur le pont milieu du Yoma. Il est 7 H 40. Il voit les cloisons se plier comme un accordéon. Il sort sur le pont, il ne sait pas comment. Des morceaux de bois voltigent dans tous les sens. Il ne comprend vraiment pas ce qui se passe. En se penchant le long du bord, il réalise que le bateau prend de la gîte et s'enfonce par l'arrière. Des hommes larguent les radeaux et les embarcations. Il entend sonner le poste d'évacuation, une opération habituellement effectuée tous les matins après le déjeuner.

Désirant aller chercher sa brassière de sauvetage, sachant qu'il n'est pas un excellent nageur, il tente de descendre dans la cale où se trouve son poste de couchage. Il se heurte à une horde hurlante s'agglutinant pour l'escalader. Une multitude d'hommes affalés, tente, en vain, des cales d'atteindre le pont. Les caillebotis recouvrant les cales se sont volatilisées et Quéré découvre un carnage dans le poste de couchage où les banettes en bois se sont écroulées. Un torrent bouillonnant inonde les travées : les hommes marchent les uns sur les autres.

Un grand craquement : c'est l'échelle qui s'effondre par la charge excessive et des hurlements de douleurs s'échappent de la grappe humaine écrasée. Certains cherchent à utiliser les toiles des manches à air qui remontent sur le pont. Un homme essaie de passer par un hublot mais aussitôt son corps ensanglanté et sans tête retombe en arrière et rougit l'eau qui monte en tournoyant.

Quéré a la nausée. Il se rend, discipliné, à son poste d'évacuation. Il n'y trouve qu'un seul camarade :

— C'est bien la peine de mettre au poste d'évacuation tous les matins.

Il devait rester là, appuyé le long du bord et disparaître.

Quéré se précipite alors vers la passerelle déjà bien inclinée, presque en rampant pour fouiller les chambres afin de trouver une brassière. Sans succès.

Il voit des Anglais qui tentent de mettre à l'eau une baleinière et saute dedans, heureux et soulagé de trouver une embarcation :

— Cela m'évitera de nager !

Le Yoma s'enfonce si vite que les amarres ne peuvent être larguées à temps et le canot s'écrase contre la coque. Quéré se jette à l'eau, poussé par les autres; Il se débat parmi les Anglais. L'un d'eux lui donne un coup de point en vociférant :

— Focking french !

Il voit le Yoma presqu'à la verticale. L'étrave pointe vers le ciel. Des Anglais, harnachés avec leur équipement, tentent de plonger dans l'eau à partir de la plage avant et s'écrasent sur la passerelle. L'un prend son fusil entre les jambes et glisse le long de la coque en faisant riper la crosse pour freiner la chute et bascule dans les flots.

Tout va très vite dans la succession de ces images atroces. Le bateau s'engloutit en formant un entonnoir qui aspire les naufragés.

Quéré se sent perdu et crie :

— Au revoir maman.

Soudain, une explosion le fait remonter à la surface et un radeau passe juste sous son nez. Il s'accroche solidement aux bouts qui pendent sur les bords. D'autres hommes s'agrippent au passage du radeau et il a très peur de chavirer...

Puis, c'est le silence et la solitude : plus personne ne se tient au radeau de Quéré. Des noyés flottent autour de lui. Pris de pitié pour un gémissant, le visage ensanglanté, il le traîne par le col. Une baleinière vient recueillir le moribond. Le patron du canot demande à Quéré :

— Injury ? Blessé ?
— Non.
— Good.

Et il l'abandonne de plus en plus désespéré, seul sur ce radeau.

Soudain, Quéré aperçoit une grande échelle flottant devant lui qui lui paraît plus stable. Il l'atteint en glissant du radeau et la balance pour tester sa stabilité. Il enfourche avec précaution une marche du milieu et le voilà à moitié au sec ! Le temps lui paraît bien long dans cette position périlleuse.

Marcel Grougnet avec sa série, dirigée par un second maître, vient de quitter le poste de veille au canon arrière, à 7 H 30 ce matin-là. Après avoir « dégagé » de la plateforme où la pièce est armée, il descend l'escalier qui conduit à la cale arrière — un double escalier fait en réalité de deux rangs entrecroisés de marches en bois. Il va rejoindre ses collègues, marins français logés dans cette partie du Yoma, aménagé en transport de troupes.

Après avoir franchi cinq ou six marches, Grougnet se sent soulevé par un grand souffle, suivi d'une détonation et de sifflements aigus. Du fond de la cale, il entend des hurlements terribles et horribles. L'eau s'engouffre par les fissures de la coque à bâbord. Il voit une ruée compacte de marins s'emparer de l'escalier qu'il est en train de descendre. Tout d'un coup, l'escalier s'affaisse et entraîne la masse humaine dans la cale à bagages, en-dessous du poste de couchage. Il entend des cris : « Maman », poussés par des gars qui étaient passés par l'Espagne pour rejoindre les combattants en Afrique du Nord.

Se tenant à la partie haute de la rampe qui, par miracle, est restée suspendue à son emplacement, Grougnet s'y appuie et se hisse avec les bras sur la bordure de descente, fait un rétablissement jambes pendantes et se retrouve sur le pont arrière.

Il y a des cordages lovés sur le pont. Il attache une grosse corde à un montant de la rambarde de protection entourant l'orifice de l'escalier et la lance à l'intérieur de la cale. De nombreux gars s'en emparent et les hommes se hissent sur le pont. D'autres marins qui

se trouvent là effectuent le même envoi de cordes et aident de toute leur possibilité ceux qui réussissent à monter de la cale de l'enfer où le grondement de l'eau qui s'engouffre ne couvre pas les cris de désespoir des piétinés, des écrasés et des mourants. Il y a déjà des corps flottants dans l'eau qui monte.

Grougnet a l'impression qu'une deuxième déflagration a ébranlé le Yoma, peu après la première. De son observatoire, il voit cette cale, sans escalier, où ses camarades sont pris au piège.

Lorsqu'il entend la sonnerie du poste d'évacuation, il se trouve sur le côté bâbord et voit des marins sortis de la cale se jeter à l'eau sans réfléchir : ils sont aspirés par le courant qui s'engouffre dans le navire et sont refoulés vers l'intérieur, déchiquetés par la tôle éclatée de la coque.

Sur ordre du second maître chef du poste de veille du canon arrière, tout ce qui est susceptible de flotter est libéré : radeaux, bois, panneaux... Le bateau prend rapidement une forte gîte, l'arrière s'enfonce dangereusement et le second maître crie :

— Faut aller au bouillon.

Grougnet voit deux matelots astucieux utilisant pour grimper le « requin en toile », manche à air suspendue au mat, terminée par quatre triangles. Cet engin permet de capter l'air frais par la vitesse du navire et de l'envoyer dans les cales pour les ventiler.

Il embarque sur une des rares chaloupes qui, surchargée, chavire au moment où elle touche l'eau. Des marins français et des hindous, formant l'équipage du Yoma, sont basculés à la mer. Il n'a pas peur de faire quelques brasses sans effort : il a pratiqué beaucoup de sports, en particulier avec l'équipe de water-polo du centre aéro-principal de la marine à Dakar, d'où il vient. Tous les jours, il s'entraînait à l'anse Bernard. En cette saison, la Méditerranée n'est pas froide !

Après s'être assez éloigné du bâtiment, il se retourne et voit le Yoma droit comme un I, avec des grappes humaines qui s'écrasent sur la façade des passerelles contre la cheminée et les superstructures. Il lui semble que le bateau s'est stabilisé dans cette position,

puis d'un seul coup, comme un trait de flèche, il a plongé en un éclair dans un entonnoir. Grougnet a l'impression d'être attiré : il lui est impossible de résister, ne pouvant s'agripper à un morceau de bois qui est à environ deux mètres, attiré lui aussi par le courant violent. Le temps mis pour la disparition complète du navire lui paraît très court et très long à la fois.

Au bout de quelques minutes, il se rapproche d'un billot de trois à quatre mètres où une demi-douzaine de naufragés est accrochée. Il prend place à bord avec eux, heureux de n'être plus seul. A l'entour, dérivent des cadavres intacts ou affreusement mutilés parmi les épaves, débris de toutes sortes. Ils sont maintenus à flot par les brassières de sauvetage. Certains sont défigurés, la face tuméfiée : ce sont ceux qui ont reçu les chaloupes détachées ou les radeaux envoyés à la mer dans la panique du « sauve qui peut ».

Grougnet ressent quelques secousses sous-marines : il pense que les corvettes anglaises grenadent le sous-marin. Enfin, il voit un bâtiment avec des filets le long de la coque qui s'approche de son groupe. C'est un destroyer australien. Il se hisse à bord en escaladant péniblement les mailles du filet. Déjà, de nombreux rescapés recueillis sont sur le pont...

Philippe Baurès va avoir bientôt vingt ans. C'est un athlète d'un mètre quatre vingt quatre qui pratique tous les matins ses exercices physiques. Ce 17 juin 1943, il est levé à 6 heures du matin. Le rythme régulier des machines du bateau est devenu rassurant, la mer est calme et ensoleillée. L'ombre portée par la cheminée s'étend sur le pont tribord de l'arrière où se trouve logé le contingent de six cent soixante quinze marins français, jeunes de vingt ans comme lui, encadrés par une dizaine d'officiers mariniers, canonniers pour la plupart.

L'allure du convoi est lente, environ huit nœuds, c'est la vitesse qu'il avait lorsqu'il se promenait en bicyclette sur la route d'Antibes à Cannes, apprécie-t-il, en faisant ses cinquante appuis-tendus en fixant la mer, à plat sur le pont.

Il se rase au sabre rapidement dans la baraque-toilette installée sur le pont, face aux cuisines où les hindous s'affairent à couper des tranches de pain noir et à préparer les marmites de thé et de mauvais café. Il descend dans le poste pour attendre que le « jus » arrive à 7 H 30.

A peine est-il servi qu'avec tous les attablés, il est projeté en l'air pour retomber aussitôt. Le temps de réagir dans la panique indescriptible qui s'ensuit, au milieu des hurlements, il a déjà l'eau jusqu'aux genoux. Il se rue vers les échelles, mais sous le poids de la bousculade, les deux se cassent. Il ne reste plus qu'une manche à air au milieu. Les uns essaient de sortir par les hublots. Il en voit un qui se fait sectionner la tête : la vue de cet homme décapité retombant en arrière en inondant de sang le torrent qui monte à ses pieds lui donne la force voulue pour se sortir rapidement de cet horrible carnage.

Il ne sait pas comment il se trouve porté à bout de bras et jeté littéralement sur le pont, peut-être en raison de sa grande taille et aidé par les débris enchevêtrés des échelles écroulées.

Il se rue sur une embarcation de sauvetage trop chargée. Le câble qui est devant lui se rompt. Un second maître à ses côtés le reçoit de plein fouet sur le visage et s'écroule. L'embarcation chavire. Il se dirige vers le gaillard arrière où il aperçoit un marin de son groupe occupé à mettre les radeaux à la mer, qui sont aussitôt pris d'assaut.

Baurès arrache une porte en bois de la cambuse. Il la jette à l'eau et plonge. Il s'éloigne du navire et en se retournant, il voit le bâtiment, étrave pointée vers le ciel, avec les soldats britanniques se tenant les uns aux autres, atterrissant en grappes humaines sur les passerelles et s'écrasant. Une vraie bouillie.

Au bout d'un temps très long, indéfinissable, amarré sur sa porte, Baurès se dirige vers un destroyer qui traîne derrière lui une aussière où les rescapés ont la possibilité de s'accrocher. C'est alors qu'il aperçoit un hindou ou Malais, en robe blanche, et un soldat britannique blessé, buvant la tasse, se débattant en hurlant

de douleur. Il hisse sur la porte le soldat épuisé, dont un des bras est inerte, le visage à moitié arraché, une joue pendante. L'hindou s'accroche à la porte. A l'approche du bâtiment, ils font le maximum de brasses en poussant la porte pour prendre le bout de l'aussière, avec grand risque de noyade de l'indien qui panique, ne sachant probablement pas nager.

Baurès ne peut s'accrocher et part à la dérive. Au bout d'un moment, les crampes lui paralysent les doigts et le corps. Il nage de toutes ses forces pour se réchauffer. Il trouve le temps long. Il pense qu'il ne pourra pas tenir encore plus longtemps lorsqu'il aperçoit à quelques dizaines de mètres un radeau avec trois hommes qu'il arrive à rejoindre, ce qui lui remonte le moral. Il y a là un officier de la Royal Navy qui lui raconte qu'il a déjà été naufragé plusieurs fois, qu'il a l'entraînement et qu'il ne faut pas se faire de soucis. Il y a aussi un officier marinier français dont il ne sait pas le nom et un matelot alsacien.

Enfin, le soleil chauffe plus les visages. Le clapot se lève et ils se mettent sous la protection du radeau, à l'abri des vagues. Il n'y a plus rien à l'horizon : le convoi est passé. Seuls des avions, des Sunderlands, survolent la zone, mais ils ne grenadent pas le ou les sous-marins : peut-être qu'ils sont sous la protection involontaire des hommes à la mer.

Après trois heures dans l'eau, ils voient un cargo qui se dirige vers eux et une embarcation est mise à la mer. Celle-ci s'approche. Soudain, le matelot alsacien :

— Nous sommes foutus, ce sont des allemands.

Effectivement, ils voient leurs sauveteurs avec des bonnets où ils lisent en lettres gothiques « Kriegsmarine » et leurs rubans noirs flottant au vent qui s'est levé. Les quatre naufragés sont hissés à bord de l'embarcation avec difficultés, tellement ils sont épuisés, puis ils accèdent sur le cargo par des filets tendus le long de la coque très élevée, ce qui est un autre calvaire.

Sur le cargo, qui est canadien, ils sont soignés, réchauffés. Le commandant qui s'occupe de les réconforter leur explique que les

marins allemands sont des prisonniers qui ont été volontaires pour les repêcher. Le bateau fait partie du convoi qui s'est joint à Tripoli avec un contingent de prisonniers allemands et italiens capturés durant leur retraite de Cyrénaïque...

Sur le pont du bateau, une centaine de rescapés du Yoma sont allongés, épuisés. Certains portent de graves blessures. Trois soldats britanniques meurent et leurs corps sont immédiatement immergés après que l'on ait enlevé leurs plaques d'identité métalliques qu'ils portent autour du cou. Baurès rejoint un groupe de marins français. Parmi eux, il y a le Quartier Maître Bourdeloux qui ne sait pas nager. Il a fait la descente et la remontée prisonnier dans une bulle d'air au moment où le Yoma disparaissait...

Après deux heures de navigation à bord du cargo canadien, les hommes sont tous transbordés en pleine mer sur un destroyer anglais, le « Croome ». C'est encore une délicate opération... Baurès s'écroule de sommeil en arrivant dans le poste d'équipage où les rescapés sont groupés.

Simon Torrès ne se rappelle pas comment il a été propulsé à la mer après l'ordre d'évacuation. Il est probable que, pris de panique, il a perdu conscience de ce qui se passe, comme on oublie les circonstances d'un accident. Il est là, seul, et reprend peu à peu connaissance. Il sent sur son visage un enduit poisseux : il passe sa main toute flétrie par l'eau et se rend compte que c'est du sang. Il a une plaie du cuir chevelu qui l'a tout imprégné. Peut-être a-t-il reçu un objet sur le crâne, il ne s'en rappelle pas. Il réfléchit.

Simon s'étonne de son calme, lui qui d'habitude se panique pour un rien. Il se dit :

« Si ma femme et mes filles pouvaient me voir en ce moment, brassant au milieu de ces épaves flottantes, elles ne pourraient croire à ce que je me sente si tranquille ! heureux même. Le naufrage tant craint a eu lieu. Je l'ai bien passé, j'ai surmonté les difficultés de l'évacuation au milieu de la précipitation générale, mortelle. Je suis dans une eau qui n'est pas tellement froide. Il n'y

a pas de grosses vagues. Je suis sauvé : je vais être récupéré et enfin aller sur le plancher des vaches, la terre ferme. Jamais plus, je n'embarquerai sur un bateau, me laissant manœuvrer comme du bétail. Quelle bêtise ai-je donc eu en m'engageant dans la marine ».

Peu à peu, le temps s'écoule de plus en plus long. Sa montre ne marche plus : elle est pleine de buée et le cadran est peu lisible. Simon pense un moment à en débarrasser son poignet, puis comme il a le temps de réfléchir, il revoit sa femme Paulette la lui offrant pour leur anniversaire de mariage... Il voit ensuite ses deux filles : le dernier été 1938, ils étaient allés à la plage à Blonville, dans la maison des grands-parents de Paulette. Il perdait les filles vingt fois par jour : la plage est immense et les enfants, dès la fin du bas-âge sont de plus en plus volatiles. Il tombait alors dans l'angoisse en partant à leur recherche, les appelant par leur prénom : tout le quartier se mobilisait pour trouver Marguerite et Henriette. Il les voyait écrasées par un camion, noyées sous les vagues, prises par la marée montante sur un îlot de sable, se débattant dans les algues pour surnager. En général, il les retrouvait au garage, dans la voiture ou dans la chambre de grand-mère à fouiller les cantines des vieilles robes ou encore quelquefois, derrière une haie à regarder le paysan chargeant les foins avec son cheval... Cela lui gâchait ses vacances et il s'emportait...

Aujourd'hui, accroché à une porte de placard dont il ne se souvient pas comment il la possède, il se sent calme, tranquille, détendu, et bien loin de l'énervement familial. Il conserve la montre : il enlève ses chaussures qui commencent à le serrer. Il le regrette vite : un froid lui monde dans les membres inférieurs. Les chaussures le protégeaient.

Il prête l'oreille : il lui semble entendre un appel, un souffle. C'est un nageur qui s'approche de lui à grandes brasses. Il ne reconnaît que la vareuse bleue de la Marine Française... Le gars se rapproche et s'appuie à l'autre bout de la porte :

— Bonjour, une belle journée qui commence !

Nous sommes le jeudi 17 juin 1943. Le Yoma, paquebot britannique qui assurait la ligne des Indes, transformé en transport de troupes, vient d'être torpillé en Méditerranée Orientale, au large de la côte de Tripolitaine, par 33°03 Nord et 22°04 Est.

II

Engagez-vous dans la Marine

Marcel Drouillac a dix-sept ans lorsque l'Armistice de juin 1940 plonge dans la stupeur les paisibles habitants de Bort les Orgues. Il voit arriver en cohortes exténuées de nombreux groupes de réfugiés provenant du Nord de la France. Fuyant le déferlement des troupes allemandes, les pauvres gens poussent des charrettes avec leurs enfants endormis. Certains ont attelé un cheval à une Celtaquatre poussiéreuse et sans carburant, dont le toit est coiffé d'un matelas.

Des hommes poussent des bicyclettes, roulent des brouettes chargées de bagages ou d'une vieille mère infirme. Les gens sont exténués, hagards. Des femmes sont encore affolées, les enfants pleurent et crient, c'est vraiment la débâcle de tout un peuple.

Drouillac a honte. Quelques groupes de militaires sont mêlés aux civils et cherchent à retrouver leur unités. Ils viennent demander au père Drouillac, qui dirige une entreprise de travaux sur le barrage de Bort les Orgues, de les héberger. Les baraques désertées par les ouvriers sont mises à leur disposition. Puis tout se calme : aucune troupe allemande ne sillonne la région.

Drouillac rejoint avec son père son village de Peyrelevade, sur le plateau de Millevaches. La famille est réunie, à l'abri des grandes routes de l'invasion. Un cousin, Robert, âgé de vingt-trois ans, dessinateur au barrage, est venu en permission de Toulon après avoir été reçu à son brevet de mécanicien dans la Marine Nationale où il est mobilisé. Il n'est plus question qu'il rejoigne de suite le dépôt des équipages de la flotte. Les deux gendarmes de Peyrelevade, consultés, prennent l'affaire en mains et lui demandent d'attendre leurs instructions.

La chaleur de l'été n'arrive même plus à exciter les « monfatores » autour de la table familiale. Tout le monde est abasourdi de la défaite qui s'annonce. On commente les rumeurs qui parviennent et les messages de la radio. On dit que le Général Gamelin aurait dû être remplacé par le Général Giraud, mais que celui-ci a été fait prisonnier. Gamelin avait pourtant souhaité l'attaque déclenchée le 10 mai par les allemands et ce n'était point une surprise. La confiance dans les chefs disparaît lorsqu'on apprend que Gamelin avait déclaré à un général italien en janvier 1940 « qu'il était prêt à donner un milliard aux allemands s'ils lui faisaient le plaisir d'attaquer les premiers ».

Et le coup de poignard des italiens, le 10 juin, quelle traîtrise ! Gamelin a fait le jeu de Hitler. Les belges et les hollandais culbutés malgré l'offensive de l'armée Giraud, dont les éléments motorisés ont traversé la Belgique à toute vitesse pour dépasser Anvers et atteindre Tilbourg en Hollande. Les allemands ont franchi la Meuse à Sedan et « l'infanterie française a reflué en désordre, créant un embouteillage considérable des routes et une ambiance de panique sur les arrières », pour citer Gamelin. On prétend que des parachutistes habillés en officiers français ont été largués sur les arrières et ont lancé des ordres de repli.

Le Général Georges à la Ferté sous Jouarre conduit avec énergie des contre-attaques pour « résorber au plus tôt les poches localisées de l'ennemi »... puis tout s'est déroulé très vite, plus vite que le défaitisme de l'homme de la rue.

Paul Raynaud, Président du Conseil, accuse : « des fautes incroyables seront punies... Les ponts de la Meuse n'ont pas été détruits... » alors qu'en réalité, les panzer divisions apportent des ponts de bateaux montés très rapidement pour franchir les fleuves.

Les états majors sont changés : l'exode est là, sous les yeux de Drouillac et de sa famille. La poche de Dunkerque fin mai et le rembarquement des troupes alliées sont suivis de la Campagne de France. Paris est envahi le 14 juin.

Un médecin, le Docteur Destouches, s'arrête avec les familles

françaises en exode, à Peyrelevade. Louis Ferdinand Céline a écrit son témoignage dans « Les beaux draps » :

«... Moi, j'ai fait la retraite comme bien d'autres, j'ai pourchassé l'armée française de Bezons jusqu'à La Rochelle, j'ai jamais pu la rattraper. Ce fut une course à l'échalote comme on n'en a pas vu souvent. Je suis parti de Courbevoie à poil, le 13 au matin. Je voulais tout voir. Cinquième colonne ! Vous m'entendez ! Pris entre deux feux ! Entre les feux et les derrières pour être plus exact ! Je ne sais pas comment disent les décrets dans les cas semblables. Je suis parti avec des petites filles, je raconterai cela bien plus tard, à tête reposée, des « moins » de dix jours et leur grand-mère, toute une ambulance. J'ai bien protégé leur jeunesse au pire des plus affreux périls (on dira tout ça sur ma tombe). Croyez-moi si vous voulez, on pouvait pas aller plus vite, on a bien fait tout ce qu'on a pu pour rattraper l'armée française, des routes et des routes, des zigzags, des traites en bolide, toujours elle nous a fait au poivre, jamais elle s'est fait rattraper l'armée française. Y avait du vertige sur ses roues. O la retraite à moteur ! O la prudence priorisée ! O les gendarmes redevenus hommes ! à la grelottine sauve-qui-peut. J'ai vu des tanks de quarante tonnes bousculer nos orphelins, nous bazarder dans les colzas pour foncer plus vite au couvert, la foire au cul, orageante ferraille à panique ».

Et plus loin :

« L'armée n'est plus qu'une piétaille éreintée, les hommes sans sacs, parfois sans fusils. Les populations épouvantées voient passer ces traînards parfois encore groupés en un semblant de bandes, appuyés sur des bâtons, sortes de chemineaux en uniformes. On leur crie : « Ils viennent ? » et eux : « Ils sont derrière ». Et les villages, les bourgs se vident pour suivre les soldats... »

L'honneur est sauvé : les Drouillac apprennent que les 19 et 20 juin, les Cadets de l'Ecole de Saumur ont tenu la Loire sur vingt-cinq kilomètres, arrêtant les allemands sur les ponts de Saumur avec un armement dérisoire et des effectifs de deux mille hommes.

Enfin, le sauveur apparaît : le Maréchal Pétain annonce à la radio le 17 juin :

« C'est le cœur serré que je vous dis aujourd'hui qu'il faut cesser le combat… », après avoir demandé la confiance du peuple tout entier. « Je fais à la France le don de ma personne pour atténuer son malheur ».

Les Drouillac pleurent, comme tous les Français accrochés aux postes de TSF. Ces mêmes postes, le soir du 18 juin, prennent Londres que le Général de Gaulle avait rallié avec l'avion du Général Spears, agent de liaison du gouvernement britannique. Ils entendent :

« Le dernier mot est-il dit ? L'espérance doit-elle disparaître ? La défaite est-elle définitive ? Non… Rien n'est perdu pour la France… La France n'est pas seule : elle a un vaste empire derrière elle. Elle peut faire bloc avec l'empire britannique qui tient la mer et continue la lutte… »

A Bordeaux, le gouvernement en exil ne sait plus ce qu'il faut faire. L'Amiral Darlan offre six cents places sur le Massilia aux parlementaires pour une évacuation sur Casablanca, avec le gouvernement. Peu embarquent. Dans ce guet-apens, les passagers apprennent par le commandant que le gouvernement est resté à Bordeaux. Ceux qui arrivent à Casablanca sont considérés comme des traîtres, malgré la tentative de Campinchi, ancien Ministre de la Marine, d'engager les marins à regagner l'Angleterre.

Drouillac ne rencontre pas de troupes d'occupation car la Corrèze est en zone libre, éloignée des grandes voies de communication. Il ne sait pas que c'est à Rethondes que l'Armistice est signée, ce 22 juin.

La moitié Nord et la côte Atlantique sont occupées. Les frais d'entretien des troupes d'occupation incombent à la France.

Il assiste un matin de la fin de juin à l'embarquement d'étrangers dans des cars de gendarmerie. Ce sont les réfugiés politiques allemands hébergés au camp de la Courtine, au Mas d'Artige. Ils sont dirigés vers Limoges pour être livrés par train, aux forces du Reich. Ce sont les premiers déportés qui vont finir dans les chambres à gaz.

Petit à petit, certaines denrées se font rares. Heureusement, la terre de Corrèze permet aux familles de subsister sans trop de disette. La culture des pommes de terre se développe, ainsi que celle du fenouil dont on peut facilement trouver des semences. Les troupeaux sont recensés et il faut livrer tous les mois un certain contingent de bœufs à Eymoutiers pour la réquisition. Drouillac ne va plus à l'école et il est lui aussi recensé.

Les deux brigadiers de gendarmerie François Gravet et Marcel Doudet, qui logent à Peyrelevade avec leurs familles, sont choyés par la population. La préfecture livre des tickets d'alimentation pour toutes les denrées, du sucre aux vêtements et chaussures. Il n'y aura plus d'essence pour la camionnette. Un système de gazogène est présenté au mécanicien auto. La fabrication du charbon de bois est intensifiée : il faut en livrer les deux tiers à la préfecture.

Drouillac se sent de plus en plus opprimé. Son frère Roger, âgé de vingt-six ans, qu'il n'a plus vu depuis sa dernière permission en novembre 1939, vient d'adresser une lettre. Elle a été postée de Toulon le 9 mai, il y a plus de deux mois. Il raconte brièvement que depuis Brest où il avait embarqué le 1er juin 1940 sur le porte-avions Béarn, il a navigué en Atlantique, fait une escale à Casablanca et rejoint Toulon. Le lendemain, le Béarn va appareiller pour le Canada. On saura plus tard qu'il emporte l'or de la Banque de France et de la Belgique et qu'arrivé à Halifax, il recevra l'ordre de mettre le cap sur Casablanca. En mer, le Béarn sera détourné sur Fort de France aux Antilles. Sur les ordres de l'Amiral Robert, il y restera jusqu'au débarquement en Afrique du Nord, avant de reprendre du service dans la France Combattante.

Roger Drouillac, appelé du contingent, fut rapatrié en France en 1941. L'exemple de son frère parti pour la grande aventure, excite beaucoup Marcel Drouillac. Il se confie au gendarme Doudet qui lui conseille de rentrer dans les chantiers de jeunesse qui vont remplacer le service militaire.

Le 3 juillet 1940, la flotte britannique ouvre le feu sur l'escadre

française en rade de Mers-el-Kebir, coule ou endommage gravement les cuirassés Provence, Bretagne et Dunkerque, les contre-torpilleurs ultramodernes Mogador et Volta, et cause mille deux cent quatre-vingt-dix-sept morts. L'Amiral Lacroix réalise l'exploit de ramener à Toulon ces deux derniers bâtiments pour y être réparés.

Plus tard, en septembre 1940, le Général de Gaulle dirige une opération à Dakar, espérant rallier les marins dont ceux du Richelieu, orgueil de la marine, avec le Jean Bart échappé de Saint-Nazaire, au moment de l'invasion allemande. Après trois jours de combats avec la flotte anglaise qui abandonna sous les feux des batteries et des bâtiments, il faut dénombrer de nombreuses victimes. C'est vraiment trop pour la Marine Française qui ne se serait jamais livrée à l'Allemagne. Le sabordage de la flotte à Toulon en novembre 1942, en a fourni la douloureuse démonstration.

Il ne faut pas s'étonner de l'état d'esprit des marins, qui est galvanisé par le dynamisme de l'Amiral Darlan, dauphin du Maréchal Pétain, prônant l'honneur et l'indépendance de la Marine Française, nécessaire aux relations avec l'empire. Cet idéal galvanise les Français meurtris et opprimés sur le sol de la patrie.

Drouillac y est sensible et décide en avril 1941 de suivre les conseils des gendarmes de Peyrelevade, rejoint près de Tulle « La Graullière », le premier chantier de jeunesse placé sous le commandement du Général de Laporte du Theil. Les activités ressemblent beaucoup à celles des scouts, avec les corvées de l'armée. La fabrication du charbon de bois permet un certain confort et une largesse dans la distribution des tickets de rationnement.

Les mois de l'hiver 1940-1941 sont rudes : il y a beaucoup de neige sur la Corrèze. Les distractions sont rares. A Ussel, le cinéma présente « La fille du puisatier » de Pagnol, avec Fernandel et Raimu, et « Remorques », avec Jean Gabin et Michèle Morgan. Les classes 1938 à 41 mobilisables, sont appelées à servir en Allemagne pour le « service du travail obligatoire ».

Certains amis de Drouillac sont séduits par la propagande allemande qui promet, outre un travail assuré, un gros salaire, des permissions et une belle vie. Au camp de La Graullière, cette propagande est agissante car la vie y est dure, avec punitions à toutes occasions, avec mêmes sévices physiques.

Drouillac n'ose plus sortir et aller chez lui : il ne tient pas à ce qu'on lui pose des questions sur les coups et bleus qu'il présente. En octobre, il est détaché pour travailler dans une ferme où la main-d'œuvre fait défaut. Il y rencontre un ancien gendarme retraité, Manier, responsable du camp. Drouillac comprend que cet homme ne partage pas la conduite adoptée par certains de ses subordonnés du chantier de jeunesse. Drouillac parvient à se confier à lui et lui fait part de sa détermination à s'engager dans la marine, comme l'a fait son frère. Le chef Manier le prie de n'en parler à personne et l'assure qu'il va s'occuper de lui. Le problème, c'est qu'il n'a pas encore dix-huit ans, mais on s'arrangera.

Un matin de la mi-novembre, après le drapeau, Drouillac est convoqué au bureau du cher Manier :

— Toujours décidé pour la marine ?

— Oui, chef.

— Vous êtes consigné. A dix heures, je veux vous voir en tenue de sortie.

Les corvées sont distribuées tous les matins après les couleurs. Des groupes sont expédiés dans les bois faire des coupes pour approvisionner les fours à charbon de bois. Après leur départ, Drouillac se change dans sa chambrée et se présente au bureau de Manier. Il remarque sa voiture dans la rue, une traction avant Citroën à gazogène. Au « garde à vous », il croise le visage heureux du vieux gendarme :

— C'est bien, dit-il, signe là.

Drouillac signe une liasse de papiers.

— Allez, en route.

Et montant dans sa voiture, il le conduit à la gare de Tulle. Au cours du trajet, Manier explique :

— Tu as là ta feuille de route pour Toulon et ton acte d'engagement pour tes proches dix-huit ans. Tu te présentes à cette adresse : bureau d'engagement de la subdivision du Var, caserne Grignan au Mourillon.

A la gare, Manier fait monter Drouillac dans le train en partance pour Toulouse. Il lui confie un paquet où se trouvent des provisions pour le voyage. Il lui serra la main :

— Ne rate pas ta correspondance pour Toulon ! Bonne chance.

Drouillac a l'impression que le chef Manier a joué un bon tour à quelqu'un. Il arrive en gare de Toulon le 28 novembre 1941 :

— « Avec ce mistral, il fait plus froid que chez moi. »

Les formalités d'engagement ne peuvent encore être effectuées : il lui faut attendre qu'il ait ses dix-huit ans. Il est pris en charge au fort de Malbousquet. Son paquetage lui est fourni et il suit quelques jours d'instruction avec d'autres engagés.

Enfin, le 12 décembre 1941, il est dirigé sur le dépôt des équipages de la flotte où il signe son engagement. A partir de janvier 1942, il suit le cours de canonnier à Missiéssy, un quartier de l'arsenal maritime de Toulon où se trouvent trois grands bassins de carénage, près du dépôt des équipages de la flotte. Il y fait la connaissance de Philippe Baurès d'Antibes, qui s'est engagé en même temps que lui. Ils vont suivre la même aventure.

Le 25 mars 1942, il embarque à Marseille sur le paquebot Porthos à destination du Maroc et de l'Afrique Occidentale Française. Quelques centaines de militaires sont logés sur l'entrepont arrière. Il y a des marins et un fort contingent de troupes coloniales. Dès la sortie de la rade de Marseille, une veille particulière est assurée pour la sécurité avec exercice d'abandon du navire en cas de torpillage. Les brassières de sauvetage sont attribuées à chacun, placées sous les banettes des militaires de l'entrepont. Mais la houle est perceptible et beaucoup de passagers sont malades. Drouillac voit l'un d'eux affalé dans une coursive. Il ignore qu'il s'agit d'un exercice. Il est tellement malade qu'il supplie :

— Achevez-moi, achevez-moi.

Le deuxième matin, au large des côtes d'Espagne, c'est le passage du détroit de Gibraltar. Un temps superbe. Deux frégates anglaises escortent le bâtiment. Une vedette accoste à la coupée du paquebot : c'est une section de marins, casqués et armés, qui vient contrôler s'il n'y a pas de militaire allemand à bord. La visite dure deux heures. Il est proposé aux militaires de s'engager dans les forces alliées pour la durée de la guerre. Un murmure de désapprobation retentit dans les rangs. Sans mot dire, l'escouade de marins britanniques rembarque sur la vedette, puis le paquebot reprend sa route à bonne allure, dix-huit nœuds environ, escorté par des destroyers sur quelques miles, après le franchissement du détroit.

Personne ne peut descendre à terre lors de l'escale de Casablanca. La navigation reprend encore quatre jours, avec escale à Saint-Louis du Sénégal, et deux jours après c'est l'arrivée à Dakar, terme de la croisière. A quai, on aperçoit un contre-torpilleur calciné qui a subi l'attaque de septembre 1940. Plus loin, le Richelieu, orgueil de la marine, est protégé des attaques aériennes par un barrage de ballons supportant des filets.

Le débarquement se fait avec une grande discipline. L'alignement sur les quais avec le paquetage, les tenues bleues foncées des marins contrastent avec les vêtements clairs et légers des officiers mariniers venant accueillir les marins.

Drouillac a très chaud. Quelques vingt minutes de camion et un camp de baraquements est attribué aux marins. La coloniale a disparu en marchant au pas à la perfection, musique en tête. Drouillac reste quelques semaines dans le camp pour parfaire l'instruction infanterie. Il y a interdiction d'aller en ville.

Enfin, au dernier appel, les affectations de chacun sont annoncées : les uns sont appelés sur les bâtiments. La majorité est affectée sur des batteries de défense côtière. Drouillac est envoyé à l'île de Gorée, à l'entrée de la rade. Il y découvre un paradis, tel qu'il le rêvait.

III

La batterie de Gorée

Dakar, « hâvre » décrit par Pierre Loti dans « Le roman d'un Spahi », est le troisième port de l'Empire Français, aménagé à la manière des grands ports américains. Quais, bassins, moyens de levage et de manutention, voies ferrées, font de Dakar le port le plus moderne qui soit entre Casablanca et le Cap.

Sa situation géographique médio-africaine est exceptionnelle : c'est le port le plus avancé pour joindre sans escale l'Amérique du Sud. Le trafic côtier intense dessert le golfe de Guinée avant de remonter par les Canaries ou Casablanca vers l'Europe de l'Ouest ou vers la Méditerranée.

Ces considérations expliquent l'appui donné par l'Angleterre au Général de Gaulle pour tenter la ralliement des Français de l'AOF aux forces de libération.

Malheureusement, l'affaire fut mal engagée et les 23, 24 et 25 septembre 1940, l'ultimatum du Général de Gaulle fut repoussé par les pièces du « Richelieu » et la flotte anglaise se retira. L'escadre anglaise, répondant au tir des batteries françaises, avaient ouvert le feu sur la ville. L'escadre du Vice-Amiral Lacroix sort attaquer les bâtiments anglais. Le sous-marin « Persée » est coulé.

L'aviso « Surprise » recueille l'équipage et tire avec son canon sur un croiseur anglais du type Kent qui disparaît dans la brume. Pour empêcher le débarquement sur la plage de Rufisque, le contre-torpilleur « Audacieux » fonce dans la brume. Un croiseur britannique ouvre le feu sur lui et l'atteint.

Le lendemain 24, les avions anglais bombardent le port : ils sont

dispersés par la DCA du « Richelieu ». L'escadre de l'Amiral Lacroix engage l'escadre anglaise, la visibilité étant devenue excellente.

Le « Georges Leygues », le « Montcalm », le « Malin », le « Fantasque » et le « Hardi » évoluent au milieu des gerbes de trois cent quatre-vingt et encadrent de leurs gerbes de cent cinquante deux et de cent quarante les croiseurs et cuirassés anglais. Des avions torpilleurs anglais sont engagés. Certains sont abattus et leur équipage est recueilli à bord du torpilleur le « Hardi ».

Des destructions sérieuses ont atteint la ville.

Le paquebot « Porthos » et le « Tacoma » ont été atteints.

Mais l'escadre anglaise disparaît. Elle revient le matin du 25 septembre.

Les bâtiments français ont appareillé à la fin de la nuit. Un avion de reconnaissance est abattu par la DCA. La chasse de l'armée de l'air intervient.

A 9 heures, l'escadre anglaise s'apprête pour le combat. Les avions de réglage de tirs sont catapultés par les croiseurs français qui ouvrent le feu à vingt-quatre mille mètres, encadrant la ligne anglaise.

Le sous-marin « Beveziers » franchit la protection des destroyers britanniques et lance ses torpilles dont deux atteignent le cuirassé « Résolution » qui prend de la bande et s'éloigne.

Le « Barham » est touché à l'arrière par une salve de trois cent quatre-vingt du « Richelieu ».

La partie est jouée : les deux cuirassés anglais sont hors de combat. Un croiseur du type Kent est en feu.

Le sous-marin « Beveziers » commandé par le Capitaine de Corvette Lancelot, qui avait été rapidement remis en ordre de marche en réparation avec un seul moteur, réussit à échapper au grenadage d'un torpilleur.

Les pertes françaises sont sensibles : le contre-torpilleur « Audacieux » coulé, les sous-marins « Persée » et « Ajax » coulés, un avion Curtis perdu en mer, cent soixante six morts, trois cent quarante blessés civils ou militaires.

Les équipages avaient été dynamisés par ces épisodes maritimes et par l'échec des opérations terrestres tentées par les gaullistes, comme la prise en otage du commandant de l'aérodrome d'Ouakam et la tentative d'accostage de deux vedettes le long du môle n° 2.

Cette opération manquée meurtrit un peu plus les marins français, déjà blessés par le raid tragique des britanniques sur Mers el Kebir. C'est dans une atmosphère galvanisée anti-britannique que Drouillac arrive à Dakar en avril 1942, à bord du paquebot « Porthos » réparé après ces combats.

Les batteries côtières ont été renforcées et de nombreux marins sont désignés pour les armer.

C'est sur l'île de Gorée, à l'Est de Dakar, une petite île pleine de charme, que réside l'Etat Major de l'artillerie de côte. Dakar est le port de guerre. Gorée est le port de pêche.

Dakar, capitale du Sénégal, est en réalité une ville insipide, sans passé et sans histoire, sans ressource artistique ou intellectuelle. C'est une grosse agglomération de plus de cent mille âmes qui n'est pas en réalité une grande ville : aucun établissement pour que les marins puissent s'y retrouver.

Tout au plus, quelques infâmes bistrots où des noirs, vêtus de lin blanc, servent un mauvais café pendant que des « diguens » se précipitent pour vendre un verre de cacahuètes.

Rien de très folichon pour les pauvres marins sans famille qui s'évadent pendant quelques heures de leur caserne.

L'architecture est le summum du mauvais goût, en dehors de quelques belles avenues ombragées avec des résidences élégantes.

Il y a cependant la cathédrale qui sera belle quand elle sera achevée…

La laideur des bâtiments publics est inimaginable : le palais du gouverneur ressemble à un hôpital avec le clocher de sa chapelle au centre. Des urnes funéraires dominent tous les murs.

La chambre de commerce est un « panthéon de rois nègres » pour

employer l'expression d'un officier canonnier de Gorée dans ses souvenirs de séjour.

Il poursuit :

« *Je sais bien qu'un peu partout l'effigie des grands hommes ne met généralement pas ceux-ci en valeur. Mais là encore, Dakar tien une place très honorable. Telle cette statue de Faidherbe, dont le symbole m'échappe, qui consiste à lui faire traîner une grosse boule figurant notre vaste empire colonial réparti sur le globe et qui fait penser à un ballon de football, si tant il est possible que ce brave général en pratiquait le sport.* »

Bref, Dakar est très laid.

Gorée est d'un autre style, avec une histoire et un passé.

Les rochers de basalte noir, d'origine volcanique dans la partie Sud, haute de trente mètres tombent à pic dans la mer et forment une forteresse naturelle.

De vieilles constructions sont entretenues avec patience par une population d'un millier d'habitants à laquelle s'ajoutent environ cinq cents militaires et leur famille.

De la pointe Manuel, une route en corniche à travers des feuillages, permet d'apercevoir le grand large sur les falaises rouges et la grande rade de Dakar.

Des orages se forment sur l'île et les pêcheurs noirs ramènent leurs pirogues à l'abri. La pêche est l'activité principale et la distraction de tous : les eaux sont très poissonneuses.

En face de Gorée, sur le continent, la plage de Hann, d'un sable extrêmement fin, accueille aussi les baigneurs et les pêcheurs.

Le Lieutenant de Vaisseau Roger Grollemund, officier canonnier, commande la batterie d'artillerie de la côte de Gorée. Il s'agit d'une tourelle double marine de deux cent quarante.

L'artillerie de côte de Dakar est commandée par le Capitaine de Vaisseau Quérangal des Essarts avec à son Etat Major, le Lieutenant de Vaisseau Allain Dupré, remplacé par le Lieutenant de Vaisseau Champoiseau et l'Enseigne de Vaisseau Boul.

Le Commandant des Essarts a été remplacé par le Capitaine de

Corvette Moreau. Certains de ces officiers vont se trouver mêlés dans l'aventure de Drouillac.

Le Lieutenant de Vaisseau Grollemund, par exemple, quitte Gorée en juillet 1942 pour embarquer sur l' « Audacieux » endommagé en septembre 1940 et qui est conduit à Bizerte pour y être réparé. De là, il part quinze jours en permission en France, puis il est affecté sur le « Jean Bart » à Casablanca. Il y arrive le 7 novembre 1942, la veille du débarquement américain en Afrique du Nord et y reste jusqu'au 4 juin 1943, pour partir avec le convoi ferré sur la Tunisie, avec Drouillac.

Dans l'avion qui le conduit de la base aéronavale de Hyères, près de Toulon, à Alger, un passager de marque, l'Amiral Darlan, va visiter à Alger son fils atteint de poliomyélite.

La batterie de l'île de Gorée où sert Drouillac est armée par deux cents marins canonniers. Conquise sur les Hollandais par l'Amiral d'Estrées en 1677, Gorée fut le premier noyau de la présence française et comptoir de l'Afrique Occidentale.

Tout le monde habite dans l'îlot de près de quarante hectares, qui se trouve à l'entrée de la rade.

Une grande construction fortifiée avec des terrasses crénelées domine la mer. Elle est utilisée comme prison.

Un petit escalier descend par un tunnel jusqu'à un quai sur la grève. C'est là qu'au XVIII[ème] siècle, les esclaves noirs africains embarquaient enchaînés sur des chaloupes.

Sur des bateaux négriers, ils étaient chargés et entassés sur plusieurs ponts et partaient à destination de l'Amérique pour y être vendus comme esclaves. Beaucoup mouraient pendant la traversée, surtout si elle se prolongeait.

Certains ont disparu avec leur navire négrier naufrageant dans une tempête, enchaînés les uns aux autres.

En Amérique, les esclaves servirent aux Espagnols pour l'exploitation des mines d'argent et charger les galions des richesses des Indiens. Après, l'esclavage se répandit car la main-d'œuvre indienne locale était peu robuste.

La batterie de l'artillerie de côte de Gorée est la principale qui protège Dakar, depuis que les avions britanniques ont endommagé le 8 juillet 1940 le navire de bataille cuirassé de trente cinq mille tonnes, « Richelieu ». Le bâtiment avait quitté Brest, échappant de justesse aux Allemands : il était la fierté de la Marine, avec le « Jean Bart » basé à Casablanca, qui, lui, avait appareillé in extremis des chantiers navals de Saint-Nazaire où il était en achèvement.

Les marins canonniers habitent dans de grandes bâtisses. L'Etat Major est logé dans des villas.

Le « Château » a été transformé en musée historique.

L'île de Gorée est une position-clé qui interdit tout mouvement de bâtiments qui tenteraient d'entrer dans la rade de Dakar. Tous les bâtiments de guerre ou de commerce qui sortent ou entrent sont signalés à la batterie de Gorée.

Il en est de même de tout survol aérien.

L'armement consiste en une tourelle double de 240, canons de marine, en cinq pièces dotées de masques de 100 millimètres antiaériennes à longue portée et en un canon Oerlikon. Le tout est groupé sur le Castel, partie la plus élevée de l'île, très protégée et interdite au public de jour comme de nuit.

En permanence, des bordées de service sont au poste de combat.

Le poste de Drouillac est celui de servant d'une mitrailleuse jumelée Hotchkiss à affûts doubles de13,2. Les canonniers sont en mesure d'ouvrir le feu sur tout ce qui n'est pas signalé comme ami par la vigie, sur un complet axe de tir.

Dès qu'il fait jour, la garde est permanente et la nuit le tir est sujet à l'éclairage encore défectueux. C'est pour cela qu'il y a couvre-feu au coucher du soleil.

Au premier tir, le chef de garde donne l'ordre de mise au poste de combat sonnée par un camion en moins d'une minute, et tout le personnel est à son poste.

En septembre 1942, Drouillac et ses collègues sont les témoins du départ et du retour du croiseur « Gloire », allant porter secours

aux passagers du « Laconia », torpillé par un sous-marin allemand le 12 septembre dans l'Atlantique Sud.

Ce paquebot de vingt et une mille tonnes transporte deux mille sept cent trente deux passagers dont quatre-vingts femmes et enfants, quatre cent soixante trois membres d'équipage, mille huit cents prisonniers de guerre Italiens du front de Libye gardés par cent trois soldats polonais, deux cent quatre-vingt six Britanniques, officiers de l'armée d'Egypte et fonctionnaires du Caire en permission, certains accompagnés de leur famille. C'est le double de la capacité du navire.

Il appareille le 12 août de Suez à destination de l'Angleterre avec ce chargement exceptionnel. Pour éviter la Méditerranée infestée par les sous-marins et l'aviation allemands, le « Laconia » contourne l'Afrique par la Mer Rouge, après une escale à Durban et au Cap. Il double le Cap de Bonne Espérance pour remonter dans l'Atlantique.

Le « Laconia » est armé par la Royal Navy avec des canons de marine et des pièces antiaériennes. Il est classé comme croiseur auxiliaire et transport de troupes.

Son torpillage est annoncé et devant le nombre important de naufragés, le sous-marin allemand fait appel à des bâtiments de secours pour venir chercher les rescapés.

Le Gouvernement de Vichy donne l'ordre au croiseur « Gloire » de prendre la mer. A son retour dans le port de Dakar, Marcel Drouillac et Marcel Grougnet font partie des équipages qui rendent les honneurs.

Mille quarante et un naufragés ont été embarqués sur la « Gloire », escortée par l'aviation et avec l'hydravion géant « Achernar ».

En avril 1943, le « Sidi-bel-Abbes » appareille de Dakar. Il est torpillé par un sous-marin au large de la ville d'Oran, avec des pertes de plus de cinq cents hommes qui touchent beaucoup les canonniers de Gorée car beaucoup de leurs camarades sont à bord.

L'entraînement militaire à Gorée paraît dur pour les hommes :

le Capitaine Grollemund, surnommé « La Justice », fait faire aux punis des marches de deux heures, sacs au dos et avec le mousqueton à bout de bras. Il n'y a pas beaucoup de temps pour la détente.

Pourtant, un samedi et un dimanche sur deux, par bordées, les canonniers vont à Dakar. Ils restent en général groupés.

Parmi les marins qui se retrouveront plus tard sur le Yoma, il y a le matelot fusilier Gaston Tanot, les canonniers Jean Esposito, Fernand Giordanengo, Jean Rouge, les Quartiers Maîtres Marcel Grougnet et Joseph Grimaldi, et bien entendu l'inséparable Philippe Baurès.

Sur la grande plage pour de longues baignades ou lors des soirées au « Grand Scorpio », Drouillac et ses amis se retrouvent avec des canonniers affectés dans d'autres secteurs, comme Aimé Pujo qui est à la batterie de côte du Cap Manuel. Il avait suivi son cours de canonnier sur la « Marseillaise » à Toulon en 1941, et avait été affecté à Dakar, faisant le voyage en compagnie de Drouillac sur le « Porthos ».

Il y a aussi le Second Maître Mécanicien Marie-Ange Lefebvre qui est considéré comme l'ancien, le sage de la bande, dont l'expérience remonte à la campagne de Narvik en avril 1940. Lui aussi se retrouvera sur le Yoma.

De temps en temps, les batteries sont mises en alerte. Un avion anglais vient surveiller le « Richelieu ». Il prend des photos en faisant un piqué juste au-dessus de Gorée et rallie le cuirassé au raz des flots.

Les rafales de trente sept et de treize millimètres deux sifflent.

Une « forteresse volante » est un jour abattue et s'abîme en mer en traînant une fumée noire.

Les nouvelles arrivent difficilement à Dakar par le courrier du paquebot qui remonte ensuite sur Casablanca. Les passagers rapportent les nouvelles de métropole avec ses deux zones : les restrictions, les chantiers de jeunesse, le marché noir, le service du travail obligatoire en Allemagne, la zone libre et la zone occupée par les Allemands qui couvre toutes les côtes, de l'Atlantique à la Mer du Nord.

Le passage des bâtiments français en Méditerranée pour assurer le trafic entre l'Afrique du Nord et la zone libre est facilité d'une part par le fait que l'occupant s'empare de cinquante pour cent du ravitaillement et des matières premières à son profit, et d'autre part par un accord secret entre le Gouvernement de Vichy et les Britanniques.

Par l'intermédiaire des attachés militaires de l'Ambassade des Etats-Unis à Madrid, à Lisbonne et même à Alger, il a été mis au point ce « modus vivendi » afin que les Allemands ne soient pas tentés d'occuper l'Afrique du Nord.

Seules les commissions d'armistice peuvent venir faire de courtes apparitions, sans qu'il leur soit donné de grandes facilités.

Ainsi, la Marine Française escorte des convois avec un ou deux contre-torpilleurs, sans être martyrisés par les Britanniques dans le détroit de Gibraltar.

Les passages sont même signalés par radio et Gibraltar donne son accord.

Les Britanniques sont trop occupés en Méditerranée Orientale pour assurer le ravitaillement de l'île de Malte. Le blocus par l'aviation et les sous-marins de l'axe provoque de lourdes pertes aux Britanniques qui lancent des convois à partir d'Alexandrie, fortement escortés par la Marine Royale.

L'Egypte est desservie par la Mer Rouge et l'Océan Indien, devant l'importance des ravages causés aux convois britanniques par les sous-marins allemands en Méditerranée.

De temps en temps, l'aviso « La Gracieuse » fait relâche à Dakar, alternant avec d'autres unités basées à Casablanca qui assurent la protection des convois français en provenance de Lisbonne au Portugal et de Marseille en France, d'Oran en Algérie, depuis l'armistice de 1940.

L'Enseigne de Vaisseau Robert Ribuot est embarqué sur « La Gracieuse » depuis 1940. Il a comme compagnon sur cet aviso l'Enseigne de Vaisseau Henri Grenier qui est major de la promotion 39 de l'école navale.

Des situations assez cocasses se produisent lors de l'escorte des convois venant de France, avec à leur bord beaucoup de jeunes engagés rejoignant l'Afrique du Nord.

Lors du passage du détroit de Gibraltar, le convoi est abordé par un beau yacht anglais, tout blanc, filant près de trente nœuds, venant de la base de Gibraltar. Les officiers et équipages sont dans des uniformes blancs impeccables.

Le commandant du yacht, qui a peut-être été le bateau de la reine, est un géant à la barbe rousse. Il s'adresse avec un porte-voix amplificateur, en un parfait français, aux équipages et aux passagers des convois, qui malgré les ordres interdisant d'être sur le pont, se sont groupés aux bastingages :

— Jeunes gens, venez rejoindre les forces alliées pour libérer la France. Vous serez bien soignés, bien nourris, équipés et payés. Sautez à l'eau, nous vous récupérerons.

A ce moment, « La Gracieuse » met aussi ses chaloupes à la mer et chacun au petit hasard se dépêche de récupérer, sans pugilat, ceux qui se jettent dans la mer : il y en a bien quelques dizaines à chaque voyage, en général des militaires, passagers qui par ce procédé rejoignent les forces françaises libres. Les marins sont rares car, pour eux, en cette période comme en d'autres plus anciennes, le véritable ennemi du marin français, ce n'est pas l'Allemand, c'est l'Anglais.

Au large de Lisbonne, « La Gracieuse » escorte un cargo à destination de Dakar. Instruction a été donnée au commandant du cargo de ne pas s'occuper des destroyers britanniques et de filer sa route.

Pourtant, deux frégates aux pavillons de Sa Majesté s'approchent à côtoyer de près « La Gracieuse » pendant une demi-journée. Par timonerie, sans interruption, les Anglais demandent la destination du cargo.

Des messages sont échangés par les bras des timoniers exécutant signaux de sémaphore et tout le monde est au poste de combat :

— Le passage de votre cargo n'a pas été porté à notre connaissance. Quelle est votre destination ?

— Dakar.
— Transportez-vous des ennemis ?
— Non.
— Que transportez-vous ?
— Ravitaillement et matériel.
— Quel matériel ?
— Industriel, pompes et véhicules.

Finalement, au bout de quelques heures :

— OK, bonne route, bon voyage.

Ce message est même repris par radio.

Cette vie curieuse se déroule jusqu'à l'aube du 8 novembre 1942.

IV

Le virage de Cuti

Nos marins de Dakar et Casablanca, ainsi que la majorité des habitants d'Afrique du Nord, ignorent que de nombreux résistants ont pris contact depuis des mois avec, non pas le Général de Gaulle et les Anglais à qui ils reprochent le massacre de Mers el Kebir et la tentative de débarquement à Dakar, mais avec les Américains.

Finalement, tout fut gardé secret. Les Etats-Unis embauchent le Général Giraud, évadé de la forteresse de Königstein en Allemagne où il était détenu en compagnie de deux cents officiers généraux, par l'intermédiaire du diplomate américain Murphy et de l'industriel français Lemaigre-Dubreuil, qui avait pris à tort Giraud pour un homme d'avenir.

Giraud propose un plan délirant de débarquement des Américains en Languedoc, avec soulèvement de l'armée d'armistice. Les Américains rejettent ce plan.

Ils réunissent le 22 octobre 1942 une conférence secrète près de Cherchell, à cent kilomètres d'Alger, avec les conjurés français dont le Général Mast, délégué de Giraud, et cinq officiers. Les officiers américains avec le Général Clarck débarquent du sous-marin « Séraph » par une tempête exceptionnelle.

Le Général de Gaulle n'est pas tenu informé du projet de débarquement anglo-américain déjà bien arrêté, malgré l'avis contraire de Giraud et de ses délégués.

Finalement, Giraud accepte et le 4 novembre au soir, au large de Bandol, près de Toulon, avec la complicité du Capitaine de Corvette Rosset en service à la préfecture maritime, il embarque sur un sous-marin anglais, contre son gré, et perd son temps à Alger espérant qu'il prendra la tête des troupes françaises.

Le 6 novembre, les convois sont signalés au large de Gibraltar. Les Allemands croient qu'il s'agit de renforts pour Malte destinés à couper leur retraite de Tripolitaine.

L'Amiral Darlan leur a laissé croire qu'il a transféré les meilleures troupes françaises vers Dakar où l'on s'attend à un débarquement; Il prend l'avion pour Alger afin de visiter son fils atteint de poliomyélite.

Le 8 novembre, avec un armement réduit de revolvers et de fusils Lebel, les groupes d'Astier et de conjurés forts de trois cent soixante dix-sept hommes font prisonniers à Alger le Général Juin, l'Amiral Darlan, l'Amiral Fenard, le préfet et les hauts fonctionnaires.

Le débarquement vient de leur être annoncé par le message :

« Allo Robert (d'Astier), Franklin arrive ».

Huit cent cinquante bâtiments, navires de guerre et cargos débarquent sur la plage de Sidi Ferruch où ils sont accueillis par le Colonel Baril.

Le Général de Montsabert s'empare de l'aérodrome de Blida.

Le Général Juin, résident général en Algérie, informé du débarquement par l'Ambassadeur Murphy, se déclare d'accord mais la présence de l'Amiral Darlan, bras droit du Maréchal Pétain, est gênante.

L'Amiral Darlan, en compagnie de l'Amiral Fenard, entame des marchandages qui ne plaisent pas aux conjurés.

Il y a eu un grand cafouillage dans les instructions aux gardes mobiles de la résidence qui, après s'être joints aux conjurés, se sont retournés contre eux.

Les Américains tardant à arriver, l'Amiral réussit à communiquer avec Vichy et à ordonner à la marine de respecter les conventions d'armistice, ce qui est interprété comme un ordre de s'opposer au débarquement.

Les conjurés dirigés par d'Astier ont bien réussi à intercepter des ordres de Darlan, à l'exception de ceux qui parviendront à Oran et à Casablanca.

Darlan se rend compte de l'importance des forces de débarquement, malgré l'intervention sollicitée par l'intermédiaire de Vichy de trente stukas allemands qui bombardent Alger et coulent deux paquebots anglais transports de troupes.

Le Général Juin, sur ordre de l'amiral, informe l'Ambassadeur Murphy que les Français cessent le combat dans la région d'Alger.

Quelques semaines plus tard, l'un des conjurés, Bonnier de la Chapelle, assassinera Darlan qui a signé un accord avec le Général Clarck après avoir tourné casaque.

Darlan est désavoué par Pétain, qui désavoue son désaveu dans l'après-midi !

Des câbles secrets contradictoires, sous l'influence du Général Weygand, rappelé par Pétain, ordonnent de s'opposer aux « autres forces étrangères » (c'est-à-dire aux Allemands) et il s'ensuit après le 11 novembre l'occupation totale du territoire français par les armées nazies.

En Tunisie, l'Amiral Derrien ordonne de « s'opposer par la force à tout débarquement des troupes de l'Axe », puis se fait rappeler à l'ordre par l'Amiral Esteva, résident général à Tunis. Il ordonne alors une attitude de stricte neutralité.

Il paiera cher ces ordres contradictoires lorsque les troupes allemandes aéroportées sur Bizerte, prennent en mains la Tunisie, s'emparent de la flotte de Bizerte (3 torpilleurs, deux avions et 9 sous-marins dont 5 désarmés).

Les ordres contradictoires de Vichy et d'Alger mettent l'Amiral Derrien « dans le noir », note-t-il dans son carnet.

Il écrit à un ami :

« Je vais être l'amiral qui a livré Bizerte aux boches et pourtant je n'ai fait qu'obéir aux ordres qui m'ont été donnés. Mon honneur militaire est fichu. J'hésite à faire massacrer des centaines de braves gens pour sauver ma réputation ».

L'Amiral Derrien accepte le déshonneur militaire plutôt que de faire massacrer des centaines de personnes. Il sera condamnéà la détention à la Maison Carrée, dans des conditions indignes, où il

mourrut le 21 mai 1946. Durant l'occupation allemande, il faisait parvenir aux Alliés des informations sur les mouvements des forces de l'Axe. Sa fille, actrice de cinéma renommée, paiera de sa carrière la situation pour le moins ambiguë dans laquelle son père a été placé.

Cette véritable histoire de fou se déroule jusqu'au 27 novembre 1942.

Il y a vingt jours de contradiction et de luttes entre Darlan qui a passé des accords avec le Général Clark d'une part, Giraud qui a passé des accords avec l'Ambassadeur Murphy d'autre part, les conjurés de d'Astier avec la résistance d'Algérie et de Gaulle enfin.

Les contre-ordres succèdent aux ordres.

« Le Maréchal Pétain qui n'est plus libre est sous la menace des pires représailles et les Allemands lui arrachent les pires déclarations qu'il répudie au fond de son cœur », explique le Général Giraud dans un ordre du jour confidentiel à l'armée d'Afrique.

Cela se termine le 27 novembre : Vichy annonce que l'ex-Amiral Darlan et l'ex-Amiral Giraud sont privés de la nationalité française.

La flotte se saborde à Toulon.

Darlan sera assassiné le 24 décembre. Giraud voulant se contenter exclusivement d'un rôle de chef militaire, laisse à de Gaulle dans les mois à venir, son rôle de chef politique.

Mais les péripéties sont nombreuses et sanglantes. Elles coûteront la vie à de nombreux marins et militaires français à Oran et à Casablanca, lors du débarquement du 8 novembre.

Au Maroc, le Général Béthouard, héros de Narvik, est dans la conjuration : il arrête le résident général Noguès et câble à la flotte alliée de débarquer hors Casablanca dont les batteries côtières sont puissantes.

Ce conseil est négligé. Le combat aéronaval sanglant cause la perte de cinq cents hommes et de deux mille blessés.

L'Amiral Michelier obéit aux ordres de Vichy. P. Sandhal écrira de lui :

« Un de ces rudes marins auxquels nous devons la mort de plusieurs milliers de braves soldats et quelques unités au fond de l'eau ».

Il ne faut pas croire que les marins français, et la population de Casablanca sont opposés au débarquement allié.

Certes, la majorité d'entre eux conserve le souvenir du drame de Mers el Kebir, et le marin anglais est haï.

Par contre, les Américains bénéficient d'une certaine sympathie.

Leurs avions lâchent des tacts sur la ville : « Français nous arrivons en force pour libérer avec vous le territoire français. Ne tirez pas sur nous. Venez avec les forces alliés invincibles ».

L'Amiral Michelier, sentant une réticence des équipages, donne l'ordre de distribuer largement le « taffia », le rhum, aux canonniers, sous prétexte de les dynamiser.

Le premier maître Roband réside devant la grève de galets qui s'étire au Nord de Casablanca. Il assiste toute la nuit à la canonnade, et voit les bâtiments atteints par le tir de l'armada.

A quelques centaines de mètres, devant lui, le contre-torpilleur « Le Malin », s'est échoué, en flammes, et le croiseur « Primauguet » est atteint un peu plus au large.

Des marins rejoignent la côte à la nage.

Roband se rend compte qu'ils sont ivres, sentent tous le rhum, et délirent. Il les réconforte et les héberge dans sa maison. L'un d'eux lui confie qu'il ne voulait pas tirer contre la flotte américaine. La lutte était inutile et inégale.

« Un officier, revolver au poing, m'a forcé à armer la pièce. Et puis quand la salve nous a touchés, il a été déchiqueté. Les autres ont compris et l'ordre d'abandon du navire a été diffusé ».

L'ordre de cesser le feu venu d'Alger parvient à l'Amiral Michelier le 10 novembre à 16 H 30 : il le garde 14 heures en poche et ne l'exécute que le 11 à 8 heures du matin.

Le navire de ligne « Jean Bart » est très endommagé, lui qui avait

pu s'échapper des chantiers de Saint-Nazaire où il était en construction en juin 1940.

Le croiseur « Primauguet » est coulé, quatre contre-torpilleurs échoués, cinq torpilleurs, l'aviso « La Gracieuse » et douze sous-marins sont perdus.

Il faut quand même quelques temps à tous ces marins pour « virer leur cuti », comme le dit l'Enseigne de Vaisseau Ribuot qui a perdu beaucoup de ses camarades dans cette histoire de Jésuites et de retournements de positions.

Les nouvelles précises ne parviennent que bien plus tard à Dakar : la presse ne s'en est pas fait l'écho.

Drouillac et les marins en service dans les stations de batteries côtières n'apprennent que petit à petit les nouvelles, avec la déformation inhérente à la transmission orale.

Il reste, au fond de leur cœur, un attachement profond au Maréchal Pétain. Ils ne s'étonnent pas des mensonges du Général Giraud qui fait interner les gaullistes d'Algérie en les faisant passer pour des espions allemands, comme le Professeur Aboulker et Henry d'Astier de la Vigerie, souhaitant même une purge sanglante à la mode stalinienne.

Les victimes de ce coup d'état ne restent internés qu'une dizaine de jours. Les Américains les font relâcher, malgré les allégations que ces conjurés perpétraient des assassinats.

De Gaulle n'a que peu de troupes pour lui en Algérie et les Américains pensent que Giraud est mieux placé que le général de Londres.

Mais peu à peu, les Américains y voient clair.

Le Général Eisenhower déclare à Giraud « qu'il juge le moment venu de rompre absolument avec l'idée que la législation de Vichy était indispensable à la justification d'un régime créé en Afrique du Nord pour poursuivre l'effort de guerre en commun des alliés ».

La restauration des libertés en Afrique du Nord, supprimées par le régime de Vichy, est lente à s'établir, comme la loi Crémieux pour donner aux Juifs leur droit civil.

Le limogeage des fonctionnaires mis en place par Vichy s'exécute petit à petit : cette lenteur facilite le changement d'opinions chez les hommes en ne les brusquant pas.

Peu à peu, l'idée de la reconquête fait place à celle de la révolution nationale. Libérer la patrie occupée est un noble idéal qui s'instaure en quelques mois, malgré la haine provoquée par les actions anglaises contre la Marine Française.

L'impatience de reprendre les armes aux côtés des alliés se manifeste.

Les recruteurs se disputent la clientèle : ce sont ceux de l'armée Giraud d'abord, puis les recruteurs gaullistes enfin dont le panache commence à apparaître malgré la propagande mensongère de Vichy à leur égard qui les présente comme des traîtres.

Drouillac et les marins questionnent leurs officiers sur leurs destinées. Certains officiers n'aiment pas ces questions et réagissent.

La rencontre avec des collègues du croiseur « Georges Leygues », qui effectue des liaisons avec l'Afrique du Nord, leur permet d'avoir des nouvelles. Déjà, des marins de Casablanca ont embarqué par des trains vers Alger pour participer à l'armée de libération.

— « Et nous, on nous oublie ? se demande Drouillac. L'été va arriver et je ne veux pas rester à Dakar ».

V

La Force X attend ses équipages

L'Amiral Godfroy reste à Alexandrie pendant près de trois ans à livrer un combat psychologique très serré pour garder la neutralité de son escadre dans l'obéissance au pouvoir légitime du Maréchal Pétain.

De nombreuses péripéties se déroulent pendant trente trois mois : la débauche minime de ses marins par les recruteurs gaullistes d'Egypte (pas 3% d'abandon), l'avance de Rommel aux portes du Caire et d'Alexandrie, enfin repoussée à El Alamein, les tergiversations lors du débarquement en Afrique du Nord avec l'attaque des anglo-américains sur Oran et Casablanca, comparable à celle des Japonais à Pearl Harbour, le ressentiment des affaires de Mers el Kebir et de Casablanca de 1940, l'impossibilité de connaître les directives du Maréchal Pétain dont la liberté ne peut pas être réellement admise, après les événements de novembre 1942, avec l'occupation de la zone libre et le sabordage de la flotte à Toulon.

Il y a d'autres exemples de ralliement d'amiraux que discute l'Amiral Godfroy. Giraud lui paraît suspect, Darlan lui-même l'inquiète et soulève son scepticisme.

Une anecdote est rapportée par Maurice Martin du Gard :

Le Supérieur des Pères Blancs qui est fidèle au Maréchal Pétain, reçoit en Algérie la visite de Giraud qui s'est évadé des prisons nazis et a quitté la France, nous l'avons vu, à bord d'un sous-marin envoyé par les Britanniques au large de Toulon, lui dit :

— Vous êtes catholique, mon Général, et vous avez prêté serment à Pétain ?

— Ma conscience est en repos, répond Giraud.

« Il y a un article du Code Militaire qui spécifie qu'on ne doit pas obéissance à un chef qui est tombé dans les mains de l'ennemi ».

Giraud s'est rallié aux Anglo-américains mais pas à de Gaulle, ce qui fait qu'il y a trois clans de Français avec Darlan et de Gaulle.

Durant cette longue période de trois ans, l'Amiral Godfroy est un stratège isolé, presqu'un otage, dans la rade d'Alexandrie, malgré les excellentes relations et sa diplomatie avec l'amirauté britannique dont l'Amiral Cunningham. Il a fait escadre commune en Méditerranée avant l'armistice de 1940. Il peut faire vivre ses marins avec les sorties à terre, sans rompre obéissance à Pétain, qu'il considère comme le seul chef de gouvernement légitime.

Mais trois ans dans cet esprit, il est difficile d'en sortir brutalement.

Des événements de novembre 1942 à juin 1943, il faut des prouesses d'évolution psychologique de sa part pour qu'il puisse enfin appareiller et rejoindre Dakar et Casablanca, ports français, en contournant l'Afrique par le Sud avec son escadre saine et sauve.

Cette lenteur dans la décision de se rallier à la nouvelle autorité de la nation pour reprendre le combat contre l'ennemi, l'Allemand, est explicable : un prisonnier met toujours du temps pour se réadapter à la liberté et à l'évolution de la société qu'il a quittée.

L'Amiral Godfroy commence à s'impatienter de ne pas voir arriver les compléments d'équipages pour ses neuf navires formant la Force X, qui vont reprendre le combat après ces trois années d'immobilisation en rade d'Alexandrie. Près de deux mille hommes sont nécessaires pour remplacer ceux qui avaient été démobilisés en 1940 et 1941 et rapatriés, via le Liban, sur la métropole, avec la complicité des Britanniques.

Ses relations avec le Général Giraud qu'il considérait comme le seul représentant légal de Vichy, lui avaient permis de recevoir en février 1943 le Contre-Amiral Missoffe et son officier d'ordonnance, un enseigne de vaisseau à bord du « Duquesne » où il avait son pavillon.

Peu de temps avant, il avait rencontré à terre ses amis les Amiraux Fénard et Battet, après avoir surpris ses officiers en recevant à bord l'Amiral Barthes. Les amis de l'officier d'ordonnance qui étaient en service dans la Force X, refusent d'entrer en relation avec lui et le laissent isolé sur le pont.

Progressivement, les contacts de l'Amiral Godfroy avec ses camarades, la nécessité de recevoir de l'argent pour les soldes des équipages qu'il n'acceptait que des Anglais avec qui il respectait son accord de non-belligérance, lui ouvrirent les yeux.

Enfin, le Général Giraud lui écrit le 15 mai 1943 :

« J'estime que la jonction de l'escadre d'Alexandrie aux forces navales d'Afrique doit s'accomplir dans la dignité et le silence : ni le sujet, ni l'heure n'admettent de commentaires publics. Ce problème militaire impose d'ailleurs le secret.

Je donne à la presse les consignes nécessaires et demande aux représentants des Nations Unies d'imposer les mêmes directives.

Il vous appartiendra, en accord avec l'Amiral Michelier et les autorités navales britanniques, de déterminer les modalités techniques du retour de vos bâtiments dans les eaux françaises. Je vous demande d'en hâter l'exécution.

La France vous attend, vous, vos équipages, vos unités, vos pavillons... »

L'Amiral Godfroy décide de rattacher la Force X à notre marine en Afrique du Nord. Il demande que « toutes précautions soient prises pour que le secret soit gardé sur cette décision ».

Dans sa déclaration aux équipages, il renouvelle son attachement au Chef de l'Etat « empêché temporairement d'exercer son autorité »,

et il déclare :

« J'ai l'intention de diriger vos bâtiments sur un port de notre grande colonie d'Afrique Occidentale, libre de toute occupation étrangère : ils n'y serviront que les intérêts français... »

Puis plus loin :

« Tout ce qui se passera dorénavant en Force X devra être considéré comme secret militaire ».

Et encore :

« Ne pensez plus maintenant qu'à vous préparer, qu'à bien mettre au courant les bons camarades qui vont vous arriver dans quelques temps du Maroc et de l'Algérie pour compléter les équipages de nos bâtiments... »

C'est le 21 mai 1943 que le Vice-Amiral Godfroy envoie, chiffré, avec une clé spéciale, sa décision à l'amirauté française :

« N'ayant prononcé aucun serment, nous n'en violons aucun ».

Il renouvelle son attachement au Chef de l'Etat dont l'autorité seule légitime « est temporairement empêchée de s'exercer effectivement hors de la métropole... »

A son grand étonnement, l' Amiral Godfroy reçoit une réponse de Vichy, signée Pierre Laval :

« Je vous donne l'ordre de saborder vos navires ».

Il comprit enfin, par une attentive lecture du télégramme, avec des répétitions littérales initiales, qu'il avait été rédigé plus pour les Allemands et il pensa que l'auteur écrivait :

« pourvu qu'il n'obéisse pas ».

Le secret fut bien gardé puisque dans les préparatifs de départ, il fut fait appel à près de deux milliers de marins qui, de Dakar, du Maroc et de l'Algérie ignoraient à peu près tous leur destination.

L'Amiral Cunningham qui avait scellé les accords avec l'Amiral Godfroy à Alexandrie en juin 1940, lui envoie un télégramme de félicitations et lui conseille de rejoindre un port français par Suez et le Cap de Bonne Espérance, ce qu'il avait l'intention de faire.

Il est impossible de faire autrement en raison de l'armement réduit de la flotte contre les attaques aériennes et des passages dangereux au large de la Crête et dans le Canal de Sicile, sous le feu des Allemands, par ailleurs en pleine déroute de Tunisie. L'état des condenseurs des chaufferies des navires ne permettait pas une navigation sereine dans une mer infestée de sous-marins.

Par contre, les torpilleurs d'escadre « Basque », Capitaine de Corvette Caron, « Forbin », Capitaine de Corvette Chatellier, et

« Fortuné », Capitaine de Frégate Serres, ainsi que le sous-marin « Protée », Capitaine de Corvette Garreau, devant un voyage trop long, passeront directement à travers la Méditerranée comme escorteurs des convois alliés, bien protégés. Ils partent d'Alexandrie avec des troupes venues des territoires éloignés, comme l'Inde, l'Australie et l'Afrique du Sud, et du matériel à destination de la Tunisie.

Le paquebot « Yoma », transformé en transport de troupes, venant de l'Inde, est affecté à ces convois et il a déjà fait deux rotations vers la Tunisie.

Il était prévu au moins deux détachements de marins de près d'un millier d'hommes, pour compléter les équipages de la Force X. Leur rassemblement est déjà ordonné d'Alger, bien avant la décision de l'Amiral Godfroy de reprendre la mer.

Dès le 8 avril 1943, l'Amiral Moreau qui ne doute pas de l'évolution de l'Amiral Godfroy, lui écrit pour lui faire adresser un chèque de onze mille livres égyptiennes par l'intermédiaire de l'Etat-Major de l'Amiral Cunningham.

L'Amiral Moreau, cité par l'Amiral Godfroy, poursuit :

« Dans le domaine politique, un détachement de 1.950 hommes est en voie de désignation pour la Force X, sous le nom de détachement A. J'espère que la jonction de la 6ème armée britannique avec les troupes du Sud Tunisien facilitera son acheminement vers Alexandrie, le jour où tu le demanderas.

J'espère aussi que le carénage de tes bâtiments va pouvoir être entrepris.

Mais ton passage dans le canal de Sicile, avec la faible DCA dont tu disposes, n'est évidemment pas à envisager avant occupation complète de la Tunisie et destruction d'une bonne partie des bases aériennes de Sicile;

Souhaitons que cela ne tarde pas trop ».

L'Amiral Moreau, en tant que commandant la Marine à Alger, garde une certaine autorité sur son personnel. Il a fait faire l'inventaire des hommes disponibles en territoires libres d'Afrique.

Le Commissaire Bressolles a établi la liste des effectifs en service à Dakar, au Maroc et en Algérie : ainsi, tout est prêt pour réunir le détachement destiné à la Flotte d'Alexandrie.

Le 10 avril 1943, la 8ème armée occupe Sfax en Tunisie.

Le 1er mai, le Commandant Bataille est arrivé d'Alger pour organiser les embarquements des équipages pour la Force X. Pour ne pas retarder leur départ, les équipages des torpilleurs et du sous-marin « Protée » sont complétés de suite.

Ils manqueront cruellement aux croiseurs de la Force X.

Les torpilleurs peints de frais ont l'air joyeux de compléter l'escorte d'un convoi venant de Port-Saïd.

La flotte française d'Alexandrie lorsqu'elle est neutralisée en juillet 1940, est formée du croiseur « Duquesne » commandé par le Capitaine de Vaisseau Bézineau. C'est sur ce bâtiment que l'Amiral Godfroy a sa marque.

Le croiseur « Tourville » est commandé par le Capitaine de Vaisseau Planté.

Le croiseur « Suffren » est commandé par le Capitaine de Vaisseau de Bourgoin.

Le « Dugay-Trouin » est commandé par le Capitaine de Vaisseau Trolley de Prévaux qui deviendra un héros de la résistance après son rapatriement en France en 1941.

Il créera un très actif réseau de renseignements avec son épouse. Ils seront torturés et exécutés à Lyon par les Allemands en 1944.

Il est étonnant d'avoir laissé dans l'oubli son souvenir.

L'Enseigne de Vaisseau d'Estienne d'Orves qui a eu un rôle aussi important que Trolley de Prévaux, a eu par contre son nom célébré et attribué à un bâtiment de la Marine.

Il est permis de penser que cette inégalité dans le souvenir est due au fait que le réseau de renseignements Trolley de Prévaux était en relation avec les Britanniques. Le premier contact avait été noué probablement à Alexandrie, ce qui est peut-être reproché au Capitaine de Vaisseau.

L'Enseigne de Vaisseau d'Estienne d'Orves avait, lui, fait de la résistance directement avec les Gaullistes.

Et pourtant, l'Amiral Darlan est intervenu à plusieurs reprises avec insistance auprès des Allemands pour obtenir, en vain, sa grâce.

Enfin, le cuirassé « Lorraine » est commandé par le Capitaine de Vaisseau Rey.

Il y a aussi un mouilleur de filets, le « Gladiateur », qui restera au service du port d'Alexandrie.

Début mai 1943, les bâtiments peuvent passer sur le grand dock flottant afin de faire carénage. Ils sont repeints. Les armements sont remis en état.

Il y a une activité intense autour de la flotte déployée par les personnels britanniques des services techniques.

Tout est prêt.

Les équipages de compléments vont-ils arriver ?

VI

Omnibus pour la Tunisie

— Un pas en avant, marche !

Le premier rang s'avance d'un seul mouvement, les coiffes blanches bien alignées, pour que l'officier en second passe derrière les hommes lors de l'inspection de ce samedi 22 mai 1943. Il est 8 heures du matin et il fait déjà bien chaud dans la cour du casernement de l'île de Gorée.

D'habitude, l'inspection du samedi est passée par le commandant : cela intrigue les hommes qui jettent un regard interrogateur au Premier Maître canonnier Ferraldo.

De son côté, pas de regard inquisiteur du Lieutenant de Vaisseau F. qui ne formule, chose inhabituelle, aucune observation sur les tenues plus ou moins bien correctes. Pas une consigne n'est ordonnée. C'est plutôt un circuit rapide entre les rangs.

L'adjudant de compagnie a l'air songeur et préoccupé.

Les cinq rangées ont fait leur pas en avant et la compagnie de deux cents canonniers reste figée au « garde à vous ».

— Compagnie, un pas en arrière, marche !

— Repos.

Les hommes, tout en restant alignés, ont avancé leur pied gauche, fléchi le genou droit en un geste de demi-détente, les bras un peu relâchés : il se passe quelque chose.

Pourquoi cette rapide inspection ?

Est-ce parce que la grosse chaleur va augmenter sous le soleil d'été ? L'année dernière, le Commandant Grollemund ne se souciait pas de ce confort.

L'officier en second reprend :

— Garde à vous !

L'on voit apparaître, sortant de la vieille tour, le Capitaine de Corvette Moreau, en grande tenue, sabre au côté. Il est suivi de l'Enseigne de Vaisseau Combalbert dans la même tenue.

Le commandant se met un peu en avant de son second, auprès de qui s'est placé l'enseigne.

— Equipages de la batterie de Gorée, c'est votre dernière inspection. Les compagnies de batterie de côte sont dissoutes. Les pièces seront désarmées. Je tiens à vous dire toute l'estime que je vous garde. Vous avez bien servi la France, dans la discipline et l'honneur. Continuez dans cette voie lors de vos prochaines affectations.

Un murmure d'étonnement parcourt les rangs.

— Vous allez être affectés dans de nouvelles unités.

Et il se tourne vers l'enseigne de vaisseau :

— Procédez à l'appel.

La lecture des noms est longue. L'enseigne proclame :

— Les équipages dont les noms suivent...

Longue lecture de quatre vingts noms d'abord, dont Marcel Drouillac,

— Détachement A, Casablanca, embarquement sur le « Georges Leygues », lundi 24 à 6 heures. Paquetage à 4 heures.

Une soixantaine est désignée pour « Unité Marine Dakar ». Une trentaine d'hommes, pour la plupart de vieux officiers mariniers canonniers, qui ont leur famille à Dakar, et une minorité de matelots restent provisoirement sur place pour former la section de désarmement.

— Rompez les rangs...

Les hommes se précipitent auprès de leur adjudant pour se renseigner.

— Qu'est-ce que c'est que le détachement qui va à Casablanca ?

— Personne n'en sait rien.

— Et maintenant ?

— Maintenant, quartier libre pour ceux affectés au détachement A.

C'est la ruée vers les chambrées où les hommes prennent quelques affaires, leur hamac plié, dans leurs caissons. Les ordres fusent :

— Armement de deux pigoulières ! Elles feront deux voyages chacune.

— Permissionnaires à 10 heures et à 11 heures. Mais attention, vous devez être obligatoirement rentrés à la batterie demain soir à 4 heures pour la solde et la soupe. Profitez-en pour aller dire au revoir à vos amis et pour liquider vos affaires en ville.

— La solde, un dimanche ?

Les brodequins sonnent sur les pierres du quai, polies par les esclaves aux pieds nus.

Il y a bousculade pour l'embarquement dans la première pigoulière qui est prête. La seconde a du mal à démarrer. Il faut remettre sa toile et les bancs qui avaient été démontés pour le transport des vivres hier soir.

Le Premier Maître Ferraldo rappelle :

— Retour des permissionnaires à 6 heures au quai de la consigne ou demain dimanche à 4 heures. Inscrivez-vous à l'aubette pour votre retour.

Drouillac n'a pas eu depuis longtemps une décision si rapide à prendre. Il est prêt à embarquer et à tout hasard, il s'inscrit pour le retour de dimanche.

Il s'est rappelé le conseil de son frère : « s'inscrire sur toutes les listes et prendre la première embarcation pour aller à terre ».

Le « doum doum doum » du moteur du canot des permissionnaires lui permet de réfléchir. Il discute avec le matelot chauffeur qui approvisionne de bois la chaudière vite allumée.

— Et toi, Camino, où vas-tu ?

— Je reste ici dans la section de désarmement. Sans moi, ce foutu bateau ne marcherait jamais ! Tu as vu, nous avons mis à peine vingt minutes pour allumer et mettre la chaudière en pression. Avec le bois, ça va plus vite qu'avec le charbon !

Drouillac se demande ce qu'il va faire durant ces deux jours de

permission auxquels il ne s'attendait pas. Esposito qui est avec lui dans cette première bordée, lui dit :

— On attendra Grougnet et Grimaldi qui vont sûrement prendre la deuxième pigoulière. On ouvrait la clairette au poste des quartiers maîtres et ils nous apprendront sûrement beaucoup de nouvelles.

Au bout de vingt minutes, le quai de la consigne est accosté : la mer est basse. Il faut escalader les marches jusqu'à l'appontement. Les marins s'égayent vite vers la vieille ville, en se faufilant entre les étalages du marché sénégalais. La nouvelle du désarmement des batteries de côte est déjà connue en ville.

— On forme des unités à Casablanca pour la nouvelle armée des alliés.

— Moi avec les Anglais ? Jamais !

— Mais non, c'est l'armée française avec le Général Giraud.

Drouillac et Esposito reviennent après un petit tour d'une heure au marché.

— Où vont-ils expédier tout le café maintenant qu'on n'a plus de liaison avec la France ?

Le petit vapeur de 11 heures est arrivé. Il y a bien Grougnet et Grimaldi qu'ils aperçoivent, dominant les équipages de leur grande taille.

— Tiens, voilà nos petits poucets ! Allez, venez avec nous chez Maurice.

Maurice, c'est le grand café hôtel qui a des chambres louées aux militaires, au mois. Ils se les passent les uns aux autres car c'est difficile à avoir.

Esposito décide de consacrer le pécule qui lui reste à compléter sa collection de timbres : les timbres d'ici prendront de la valeur.

Drouillac achète quelques souvenirs pour ses parents : deux belles statuettes en ébène qu'il est persuadé de ramener bientôt en France.

L'après-midi se passe dans la grande salle chez Maurice où dans le brouhaha autour des tables, chacun commente les événements à sa façon :

— Enfin, on va faire quelque chose !

La soirée n'est pas triste. Un peu de tchoum et les palabres n'en finissent plus.

Il y a bien quelques filles qui veulent se mêler au groupe mais l'avenir est trop sérieux pour se perdre dans les voluptés.

— On se tape du poisson grillé et même de la langouste.

La chambre de Grimaldi est transformée en dortoir, matelas par terre et sur les tapis.

Le lever est pénible le dimanche : Drouillac pousse Esposito à l'accompagner à la messe à la cathédrale. Beaucoup de marins y assistent. Certains chantent à tue-tête le « tantum ergo sacramentum », comme s'ils rendaient une action de grâce pour leur proche départ.

Drouillac lui aussi est heureux et il a hâte de rejoindre Gorée pour préparer son paquetage puisque le contingent A embarque sur le « Georges Leygues » demain aux aurores.

— Tiens, regarde notre croiseur là-bas sur le wharf : il a fière allure !

La dernière baignade à la plage de Rufisque est l'occasion d'une grande farandole avec les sénégalaises et les européennes qui leur chantent : « ce n'est qu'un au revoir, mes frères ».

Beaucoup ne peuvent cacher leur émotion. La perspective de participer activement à la libération de la patrie occupée fait renaître un idéal après l'humiliation de la défaite de 1940.

C'est au petit jour que Drouillac embarque sur le croiseur « Georges Leygues » avec ses camarades. Les deux pigoulières ont été nécessaires pour transporter le détachement venant de l'îlot de Gorée qui comporte quatre vingts hommes. Il y a les paquetages roulés dans les hamacs et quelques bagages personnels, valises et colis.

D'autres détachements sont formés des équipages venant de l'Unité Marine Dakar, et des autres stations de défense côtière : plus de sept cents hommes en tout, mais tous ne sont pas destinés au contingent A.

— Qu'est-ce que c'est que le contingent A ?

C'est la première question que pose Drouillac lorsqu'il déroule son sac dans le poste des équipages, sous la plage avant du croiseur.

Le premier maître qui accueille les passagers fait un geste d'ignorance, mais se laisse aller à une confidence.

— Je crois que vous allez en Afrique du Nord pour former de nouvelles unités.

L'appareillage du « Georges Leygues » a lieu à 9 heures, ce lundi 24 mai 1943. Les équipages passagers sont alignés sur la plage arrière et commence immédiatement l'exercice d'évacuation : distribution des brassières de sauvetage, désignation des postes d'évacuation et des radeaux attribués à chacun.

La mer est calme. Drouillac jette un regard sur la côte plate qui disparaît à l'horizon.

Le croiseur file à dix-huit nœuds, sans escorte, et il zigzague afin d'éviter une attaque de sous-marins.

Trois jours de navigation.

Les hamacs sont crochés et permettent le repos dans un confort qu'avait oublié Drouillac.

Bercé par la longue houle de l'océan, Drouillac qui n'a jamais eu le mal de mer, se met à somnoler et à revivre ces treize mois qu'il vient de passer à Gorée. Il ne connaît finalement pas grand chose de l'Afrique Occidentale Française.

Il n'y a pas eu de visite du pays en raison des veilles permanentes à assurer, de l'entraînement et des travaux d'entretien des pièces.

Il se promet de revenir. Son ami Mustapha Nène, un entrepreneur sénégalais qu'il a connu à Dakar, l'a invité « quand la guerre sera finie ».

— Tu pourras venir travailler ici, il y a beaucoup de maisons à construire.

Jeudi 27 mai 1943. Le « Georges Leygues » mouille l'ancre vers dix heures du matin en rade de Casablanca.

Des barges tirées par des petits remorqueurs se mettent à couple

du croiseur. Appel des passagers sur le pont. Descente par une coupée, paquetage sur l'épaule, valise à la main.

Il fait très chaud dans le bleu de drap de la tenue.

Sur le haut de la coupée, il faut saluer au « garde à vous » le pavillon à l'arrière du croiseur, en relevant d'un coup bref le menton.

— Alors, vous avez tout oublié avec les biffins ? leur crie le capitaine d'armes qui pointe les noms au haut de la coupée.

Les barges sont dirigées vers un quai. Des épaves et coques calcinées sont échouées au bout du port. Il n'y a pas de digue mais des appontements sur pilotis.

Les marins se hissent de suite dans de beaux camions américains sur des bancs vis à vis, le paquetage entre les jambes. Dix minutes de route dans la poussière en traversant la ville, dont de nombreuses maisons sont écroulées près du port. Les GMC se garent devant des baraques, un casernement clôturé de barbelés : c'est le dépôt des équipages qui y est replié.

Pas loin, un camp de prisonniers allemands et italiens, qui viennent de Tunisie. Les prisonniers regardent à travers les grillages et barbelés, sous les miradors, l'arrivée des hommes en bleu marine, débarquant des camions sous la grosse chaleur.

Les prisonniers sont en tenue kaki claire, chemises à poches amples. Beaucoup rient du spectacle. Cela ne plaît pas à Drouillac.

Une cuisine en plein air sert un repas : couscous mouton. Il y a un quart de vin. Mais les hommes ont soif et prennent beaucoup d'eau.

Sous une pompe à bras, certains même se douchent torse nu.

Ils séjournent une semaine au dépôt, répartis dans les baraquements du camp de transit.

A côté, le camp de prisonniers se remplit de plus en plus. Le camp de transit va leur être attribué et il est posé mirador, grillage et barbelés par les marins canonniers et une compagnie de tirailleurs sénégalais qui vient de rejoindre le camp.

Le jeudi 3 juin, d'autres contingents de marins arrivent en provenance d'unités marines de Casablanca.

Le vendredi 4 juin, inspection générale à 8 heures.

— A 2 heures, appel et embarquement à la gare.

— Pour aller où ?

— D'abord, à Oran en Algérie.

— On est affecté à Mers el Kebir ? Pourquoi n'y est-on pas allé avec le « Georges Leygues » ?

— Parce qu'il n'y a pas de convoi et pour éviter d'être torpillé.

Des consignes sont données pour le voyage :

« attention aux vols organisés par les pillards, en particulier à la frontière algérienne et dans les tunnels ».

Les wagons où embarque le détachement A — c'est comme cela que tous l'appellent — sont des wagons de marchandises. Le train est formé d'une quinzaine de wagons. En tête, un wagon de voyageurs où chaque compartiment a une porte donnant sur la voie.

— Celui-là est sûrement pour les officiers et pour les bœufs, c'est-à-dire les officiers mariniers.

Sur un wagon plateforme, il y a une cuisine roulante. A l'arrière du wagon, est installée la cambuse où se trouvent des sacs de farine, de maïs, des conserves de « singe », des dattes, des caisses de vivres et des bidons d'huile.

Une grande caisse à eau et du charbon en briquettes donnent à la roulante un air de nomadisme qui met déjà dans l'ambiance Drouillac et ses camarades.

— On va rigoler !

Finalement, à 5 heures du soir, la cuisine roulante fonctionne et distribue quatre cent rations. Le train est complet.

A 7 heures, des autos arrivent avec cinq officiers.

Surprise !

— Regarde : la Justice !

C'est le Lieutenant de Vaisseau Grollemund qui a été leur capitaine de compagnie à Dakar et qui arrive du « Jean Bart » avec un fort contingent. Malheureusement, il n'y a pas de temps pour se reconnaître et se congratuler.

Pour Drouillac et ses collègues, ce n'est pas un souvenir chaleureux.

Les autres officiers qui font partie de l'Etat Major sont les Enseignes de Vaisseau Robert Ribuot et Henri Grenier qui, sur l'aviso « La Gracieuse » escortaient les convois navals de Lisbonne sur Casablanca.

Il est probable que le commandant du détachement est le Capitaine de Corvette Henri Delage.

Les officiers sont en uniforme kaki. Les hommes ont revêtu une tenue plus légère, le treillis.

Dans les wagons de marchandises, il n'y a pas de banc, pas de tinette, seulement de la paille pour faire la litière. Il est distribué des gourdes, des récipients pour une dizaine de litres d'eau, des seaux en toile, chacun ayant les couverts, la gamelle et le quart en fer de son paquetage.

8 heures du soir : la nuit est vite tombée, il fait même frais.

Les consignes sont fournies par le chef de convoi aux responsables de chaque wagon (le plus ancien dans le grade le plus élevé). Pour le wagon de Drouillac, c'est le Quartier Maître Grougnet, son ami, à qui échoit la responsabilité.

— Le train roulera surtout la nuit. Défense de descendre du train sans autorisation. Descente autorisée au sifflet de la locomotive. Rejoindre les wagons au coup de sifflet de rappel : trois coups brefs en une minute maximum.

Une locomotive avec un tander chargé de charbon à ras bord est attelée au convoi. Trois coups de sifflet : le train s'ébranle, la locomotive patine un peu et il y a des à coups.

Tout le monde tombe à la renverse.

Sur le quai, quelques officiers font un geste d'amitié.

— Voilà encore un groupe qui s'en va. La Marine au Maroc se dépeuple vite.

La nuit n'est pas complète grâce à un quartier de lune qui s'est levé et après les lumières passées de la banlieue de Casablanca, il n'y a plus que ça et là, au loin, un petit feu scintillant.

Le train roule lentement, pas plus de trente kilomètres à l'heure. La locomotive fait de l'eau à Fedala au bout d'une heure : personne n'ose descendre.

A 11 heures, on traverse Rabat : la ville est en fête, toute illuminée.

Un court arrêt. Il y a des marchands qui proposent des oranges et de la limonade. C'est la ruée pour étancher la soif de cette rude journée.

Minuit : trois coups de sifflet, le train repart. Certains attendent la dernière minute pour monter dans le wagon. La majorité s'endort.

Des arrêts ont lieu toutes les heures pour faire de l'eau. Les secousses de la manœuvre ne réveillent pas tous les assoupis.

Kenitra, Si Yahia.

A 3 heures du matin, c'est Meknès où l'on reste une bonne heure. Il y a encore des marchands qui proposent boissons et galettes de maïs.

Lorsque le jour du 5 juin se lève en colorant de rose les sommets de l'Atlas sur tribord, tout le monde est réveillé. On va arriver à Taza : une deuxième locomotive est mise en queue du convoi pour le franchissement du col entre le Rif et les montagnes du Moyen Atlas.

La chaleur arrive vite et tout le monde est autour des portes à coulisses grandes ouvertes, les uns assis sur le bord, d'autres debout.

Il y a maintenant de la verdure, presque des prairies, avec des bovins qui paissent. Quelques forêts forment des taches sombres sur les flancs des montagnes au Sud.

Mais cela ne dure pas. La voie redescend le long d'un oued à sec vers Guercif. C'est la canicule. Le convoi s'arrête. Le menu n'a pas beaucoup de succès.

Lorsque les locomotives font de l'eau, tout le monde se précipite pour se doucher sous la bouche.

Lentement, le train repart. Il ne dépasse pas maintenant les vingt kilomètres à l'heure.

Taorit.

Il y a toujours les deux locomotives aux chaque extrémité du convoi.

Les chauffeurs se reposent pendant quelques heures et les marins s'égaillent dans la campagne. Deux marins reviennent avec des poulets qu'ils donnent au cuistot. Il faut les plumer;

Il y a deux voies durant tout le trajet au Maroc et on croise un long convoi de wagons voyageurs dans lesquels se trouvent des centaines de prisonniers allemands. Certains font des bras d'honneur à nos marins dans leurs wagons à bestiaux.

Drouillac et ses camarades sont furieux.

En fin d'après-midi, le train passe les montagnes de Bisnassene et arrive à Oujda.

C'est la frontière algérienne : une véritable palmeraie et il fait moins chaud.

Sur la voie menant vers le Maroc, un autre train de prisonniers est arrêté. Les Allemands sont très bien habillés dans de beaux uniformes. Les Français se sentent minables.

Les prisonniers sont encore dans des wagons de voyageurs et nos marins prennent cela pour une provocation.

Les deux convois sont côte à côte. Rigolade pour les teutons qui crient :

— Paris, belles madames !

Certains parlent très bien le français. Ils se moquent des marins. Ils leur parlent des françaises « qui sont très bien ». Ils ajoutent :

— La guerre est perdue pour vous. Hitler a une bombe secrète.

Et « qu'ils ne resteront pas prisonniers pour bien longtemps ».

Ils sont persuadés que l'Allemagne va gagner la guerre.

Cela a énervé Drouillac et ses camarades. Certains bondissent sur les prisonniers avec des planches arrachées des wagons.

L'escorte intervient avec des sous-officiers de l'Armée de Terre. Ils veulent prendre les noms des bagarreurs. Mais l'escorte n'est formée que de quatre militaires vite débordés par nos marins qui sont plus d'une cinquantaine.

Quand les officiers de marine arrivent, tout le monde se met à rire. Les officiers voient bien les coquards sur les visages des combattants et font semblant de ne rien remarquer.

Un groupe va parlementer avec le chauffeur de la locomotive arrière, qui se détache du convoi. Nos marins vont détacher le premier wagon de voyageurs du convoi de prisonniers qui attend sa locomotive et veulent faire descendre les prisonniers pour s'emparer du wagon. C'est un pugilat qui n'est arrêté que par les coups de feu en l'air des gardiens de l'escorte des prisonniers.

Il y a des coups reçus et donnés de part et d'autre.

Esposito montre à Drouillac une casquette fauchée à un prisonnier.

Malheureusement, le décrochage du wagon ne peut se faire car la voie n'est pas donnée pour le faire passer chez les marins. C'est la déception : tous les Allemands disciplinés s'étaient réfugiés dans les autres wagons et le wagon récupéré était vide.

Le Capitaine Grollemund intervient :

— Vous aurez l'occasion bientôt de montrer votre combativité. Rejoignez vos wagons.

La nuit du 5 au 6 juin. Le train roule un peu plus vite. Il n'y a qu'une locomotive et il n'y a qu'une voie pour circuler.

A Tlemcen, après un long arrêt vers 11 heures du soir, il est mis une deuxième locomotive à côté de celle de l'avant. C'est que la descente de l'Atlas vers Sidi Bel Abbès est forte et sinueuse et il faut freiner le train.

On y arrive à 3 heures du matin. C'est enfin la grande plaine d'Oranie par le Djebel Tessala. Les vignes sont à l'infini, bien cultivées, alignées.

On passe Mercier-Lacombe où un autre convoi de prisonniers allemands et italiens attend. Le télégraphe a dû fonctionner car aux pieds de chaque wagon, fusil à l'épaule, des légionnaires aux képis blancs montent la garde.

Ni les uns, ni les autres ne manifestent. La fatigue de ce troisième jour de voyage se fait sentir.

Le train entre dans la gare dévastée d'Oran à la fin de l'après-midi du 6 juin. Les traces des combats du débarquement anglo-américain du 8 novembre 1942 émeuvent Drouillac :

— Je croyais que ce n'était que des combats pour l'honneur...

A l'arrêt, il y a un convoi de cinq wagons : quatre de marchandises et un de voyageurs. Il y a déjà des passagers. Ce sont des marins. Ils regardent arriver le train de Casablanca qu'ils attendent depuis midi.

— Vous êtes en retard, qu'est-ce que vous foutiez ?

Comme si nos amis en ont quelque responsabilité.

C'est un détachement de marine Oran qui se joint au détachement A. Ils sont quatre-vingt neuf.

Les hommes sont installés plus confortablement dans les wagons de marchandises : ils ont des lits de camps et leur propre cuisine roulante dans un des wagons.

Dans le wagon de voyageurs, il y a trois officiers dont le Médecin Principal Carles qui a dans un compartiment des caisses de matériel médico-chirurgical pour armer une infirmerie de bord. Il était Médecin Major de la « Lorraine » lorsque la Force X a été désarmée à Alexandrie en juin 1940. Rapatrié quelques mois après par Beyrouth, il sait qu'il va reprendre son poste sur la « Lorraine ».

C'est ainsi que tout le détachement apprend sa destination :

— Attention, c'est très secret. Vous êtes consignés dans le train et dans les gares. Vous ne devez répondre à aucune question sur notre destination. Il y a des espions partout en Algérie et les Gaullistes pourraient nous engager dans leurs forces.

Le ravitaillement du train est assuré par le service des approvisionnements de la flotte : du singe, du vin rouge, du café, des gros pains de campagne, du fromage en boîte et des rations K américaines que les hommes touchent pour la première fois.

Le moral est revenu. On fait connaissance avec les nouveaux.

Les officiers se groupent dans un seul wagon de voyageurs avec les officiers mariniers, ce qui fait qu'un wagon voyageur est

attribué à certains qui couchaient dans les wagons à bestiaux, avec le couchage sur la paille. Il y aura un tour de roulement.

Le 6 juin au soir, le train repart avec une nouvelle locomotive. L'autre retourne vers l'Ouest.

Le convoi roule un peu plus vite et la locomotive prend de l'eau moins souvent.

Relezane est atteint à minuit.

Le 7 au matin, on approche d'Orléansville. Une longue alerte oblige le train à rester garé dans un tunnel pendant au moins deux heures. On entend des avions et des explosions : c'est un des derniers raids des stukas allemands sur les voies de communication pour tenter de retarder l'immense armée qui va bientôt débarquer en Sicile.

Cet arrêt prolongé dans le noir provoque une certaine panique. Chacun tente de garder son sac pour prévenir l'attaque des pillards, qui ne se produit pas.

La voie ferrée longe l'oued Fodda. Le paysage est très pittoresque, avec des gorges et des roches dénudées.

De temps en temps, on arrive dans une zone de culture avec de la vigne :

— Que cette région est belle ! pense Drouillac.

A Rouina, à Miliana, il y a des bistrots dans les gares où le vin rosé se boit facilement. Des arabes vendent de l'eau au litre. Ils demandent des cigarettes en paiement et ce n'est pas ce qui manque.

Attention aux vols. On surprend de jeunes arabes qui montent dans les wagons et qu'il faut faire descendre de force, après les avoir fouillés. Il faut se mettre à quatre.

Enfin, le 7, l'allure s'accélère. Le train file à bien cinquante kilomètres à l'heure.

C'est Blida, Boufarik, puis on longe la côte.

— La mer.

Il est 6 heures du soir. Les maisons blanches à toits plats sont de plus en plus denses. C'est Alger. Le train s'arrête. La gare est le long du port.

Il est interdit de descendre du train stationné sous un haut mur de pierre.

On aperçoit là-bas l'amirauté au bout de la digue qui barre la darse. De nombreux transports et paquebots sont à quai et chargent des troupes. Une garde de fusiliers marins, l'arme à la bretelle, empêche tout contact extérieur.

C'est la déception pour Philippe Baurès qui a sa famille à Alger et qu'il veut faire prévenir. Il donne un billet avec l'adresse de ses parents à un quartier maître fusilier de la garde, en lui expliquant qu'il n'a pas vu son père et sa mère depuis deux ans et qu'il serait heureux de les embraser.

Le quartier maître a transmis le message puisque le soir, vers 8 heures, Baurès voit arriver en taxi son père et sa mère qui ont obtenu l'autorisation d'entrer dans le port.

Embrassades.

— Mais qu'est-ce que tu fais là, où vas-tu ?

— On ne sait pas. En Tunisie d'abord. On ne fait que passer. On repart tout à l'heure dès qu'on a embarqué le contingent qui nous rejoint.

Les parents jettent un regard sur l'intérieur du wagon. Ils sont suffoqués de l'inconfort et de la paille.

— Ça sent bien mauvais là-dedans ! Tu es comme un cochon. Tu ne peux obtenir une permission pour venir te laver à la maison ?

Le Capitaine Grollemund explique aux Baurès qu'il n'y a pas de permission.

10 heures du soir : cinq wagons de marchandises avec cent quarante hommes sont accrochés au convoi. C'est le contingent d'Alger. Un enseigne et deux aspirants arrivent en voiture et montent dans le wagon des officiers.

Le convoi part de suite. Il est maintenant long de plus de quarante wagons, après y avoir ajouté en queue trois wagons plombés dont on ne saura jamais ce qu'ils contenaient, et quatre ou cinq wagons avec des Musulmans de l'Armée de Terre.

Le voyage de nuit est maintenant une habitude. Les secousses,

les coups de tampons ou les arrêts brusques ne réveillent plus les hommes. Ils sont épuisés par cinq jours de train. La fraîcheur de la nuit facilite le sommeil.

Les accrochages de locomotives, parfois trois, sont violents et réveillent à peine les hommes.

Le 8 juin, au petit jour, le temps est encore splendide. Le train a maintenant deux locomotives en permanence.

C'est la haute Kabylie.

Arrivée à Sétif à midi. Le train marche alors au pas : pas plus de cinq kilomètres à l'heure. La voie a été abîmée sur plusieurs tronçons : il y a des wagons renversés dans un ravin.

Les hommes ont le temps de sauter sur le ballast, d'aller sur un puits ou un point d'eau, de se laver et de rattraper en courant le convoi.

A un moment pourtant, le convoi a accéléré sur une déclivité et le pauvre Esposito ne réussit pas à rejoindre. On est prêt de Constantine et la route longe la voie ferrée.

Des camions militaires sillonnent sans arrêt cette route. Esposito réussit à rattraper ainsi le train en se faisant transporter par un camion. Il le retrouve à une station de chargement d'eau, en rase campagne.

Seul Drouillac s'est rendu compte de l'aventure de son ami.

Plus loin, à Midjez-Sfa, un essieu d'un des wagons plombés casse. Le train stoppe et une équipe de soudeurs vient travailler.

Les hommes s'éparpillent dans la nature et vont ramasser des oranges. On passe sous les wagons entre les essieux.

Juste à l'instant où un marin se glisse, la machine donne un coup en arrière et le marin a une jambe sectionnée nette au mollet. Pas un cri, pas une goutte de sang.

Son ami René Romary, qui a embarqué à Alger, appelle à l'aide. Le Docteur Carles pose un garrot juste sous le genou.

Le blessé est placé dans un camion militaire qui passe sur la route proche. Il est transporté à Constantine où il y a un grand hôpital militaire.

Le jeune Romary se lamente : il perd un bon copain avec qui il avait été embarqué sur « L'Engageante », un vieil aviso colonial datant d'avant la guerre de 1914 et qui a été coulé lors du débarquement du 8 novembre 1942.

L'eau provoque de la dysenterie chez bon nombre de voyageurs. Ils descendent pour satisfaire leurs besoins et rejoignent précipitamment par des camions qui passent et rattrapent le train. La route suit la voie ferrée dans un paysage désertique. Le train marche au pas malgré ses trois locomotives qui communiquent par coups de sifflet.

Le mercredi 9 juin, le train franchit la frontière tunisienne après un long arrêt à Tebessa. On est descendu vers le Sud. C'est presque le désert avec des oasis.

Tous les passagers du train sont abrutis par la chaleur et maintenant, il faut rouler jour et nuit.

Un message reçu à Tebessa prescrit de remonter par le Djebel Chambi, dans la montagne pour descendre vers Kasserine. Les restes des combats récents sont impressionnants : convois de véhicules calcinés, renversés, des corps sont encore dans les chars allemands.

C'est ici que s'est déroulée la difficile attaque des Américains avec les Français de l'armée Giraud, pour fermer le verrou du Sud Tunisien et faire la jonction avec l'armée Mountbatten venant de Tripolitaine.

Les combats sont terminés depuis peu de temps, et le nettoyage n'a pas encore été effectué.

C'est la première vision de la guerre que perçoit Drouillac.

Le Commandant Farges fait connaître aux membres du détachement A que l'on débarquera du train ce soir 9 juin à Ouled Ramoun, près de Tebessa, où l'on couchera hébergé par les goumiers de l'armée française. De là, le détachement sera conduit en car à Gafsa puis à Sfax.

C'est la fin du cauchemar du train. Mais Drouillac et ses copains ne sont pas encore au bout de leurs peines.

VII

Embarquement à Sfax

Le train s'est arrêté à la tombée de la nuit : il n'y a plus de voie ferrée.

Ce n'est pas une gare mais un enchevêtrement de rails arrachés avec des entonnoirs de bombes, au milieu de locomotives éventrées et de wagons couchés.

Des caisses de munitions ouvertes jonchent le sol. Un train de plateformes avec des véhicules militaires allemands aux couleurs caramel est oublié sur une voie intacte, mais les rails aux extrémités sont soulevés.

Deux wagons de voyageurs avec des balcons aux extrémités sont utilisés par des soldats de la police britannique qui régulent le trafic.

Les tirailleurs marocains sont dirigés vers un camp de toile près d'une oasis. Un car emmène les officiers jusqu'à Gafsa où ils sont hébergés dans une caserne de spahis.

Le Docteur Carles reste près des marins qui campent la nuit dans la palmeraie, sans aucun moyen de couchage. L'armée qui doit se préoccuper de l'hébergement des troupes en transit est cantonnée à Gafsa. La ville du phosphate ne sera atteinte que le lendemain matin, avec des camions venus de bonne heure chercher les marins.

Le vendredi 11 juin, des cars et des camions transportent les sept cents marins et militaires vers Sfax où Drouillac et ses camarades arrivent à deux heures et demi.

La chaleur est accablante.

Les Enseignes de Vaisseau Ribuot et Grenier, et les autres

officiers, sont reçus par les officiers du régiment de spahis. Une grande fête est organisée dans le cantonnement en l'honneur des marins français.

Les hommes sont équipés en shorts et chemises kaki. Certains veulent garder sur eux leurs bleus de marins.

Les chefs de série ont du mal à grouper les hommes exténués par cette semaine de voyage.

Pourtant, avant de quitter l'oasis d'Ouled Ramoun, Drouillac avec quelques marins vont dire adieu aux mécaniciens chauffeurs des locomotives qui repartent sur Alger, après avoir embarqué des prisonniers italiens parqués dans un camp proche.

Ils se rendent compte qu'on s'est battu durement ici, il n'y a pas bien longtemps.

La 8ème armée britannique commandée par le Maréchal Montgomery, qui comprend un bataillon français venant du Tchad sous les ordres du Général Leclerc, a repoussé l'Afrikakorps et les troupes italiennes vers la Tunisie. L'armée Rommel a battu avec adresse en retraite, en compagnie des unités italiennes qui ne s'étaient pas rendues sous la férule de leurs alliés, vers le Nord de la Tunisie et le Cap Bon.

La tête de pont de l'Axe, grâce à la maîtrise aérienne et maritime des alliés, a été asphyxiée et la capitulation a été obtenue le 13 mai, il y a peu de jours.

Drouillac apprend que c'est le 25 février que les troupes alliées ont occupé Kasserine. C'était l'opération Vulcain à laquelle ont participé les corps français du Général Juin, avec des troupes américaines non aguerries.

L'offensive a débuté le 4 mai à partir de Kasserine où le convoi s'est arrêté et le 7 mai, les troupes britanniques entraient dans Tunis. La campagne de Tunisie est donc à peine terminée.

Le port de Sfax sert à grouper et à embarquer troupes et matériel pour le débarquement prochain en Sicile.

Dans la soirée, Drouillac et quelques-uns de ses camarades se dirigent à travers les ruines de ce qui a été une belle ville : là, une

église bombardée avec son clocher encore debout où la cloche est visible.

Une grande rue détruite est atteinte après une escalade de monceaux de gravats. Il fait encore très chaud : une odeur de cadavres se dégage par endroits.

Drouillac accélère la marche : c'est la rue de la République qui devait être très commerçante. Des habitants sont revenus déblayer la rue, laissant apparaître de gros pavés datant d'un autre âge.

Des jeunes filles parées d'une espèce de péplum antique, le « Herem » de laine blanche, déblaient les gravats, les briques et les poutres noircies devant ce qui fut des échoppes. Un fauteuil de coiffeur est égaré au milieu de la chaussée, jetant une note comique.

Enfin, voici le port, ou ce qu'il en reste : tout est défoncé et il n'y a plus de quai. Des péniches de débarquement, dont l'avant est abattu sur la plage, chargent des camions remorquant des pièces d'artillerie.

Plus loin, ce sont des chars qui se serrent dans les péniches.

On apprend que ce matin, une escadre de trois destroyers et deux transports de commandos ont appareillé pour prendre l'île forteresse de Pantellaria, dans le détroit de Sicile. C'est l'opération préparatoire au débarquement en Italie pour libérer les voies maritimes de passage dans ce secteur étroit de la Méditerranée, entre la Tunisie et la Sicile.

Il y a encore des sous-marins qui torpillent des navires dans les convois.

— Et nous, on va embarquer ici demain ?

— Oui, sur le « Yoma », ce grand bateau qui est mouillé là-bas dans le milieu de la baie.

Drouillac regarde ce paquebot mixte de huit mille tonnes à la coque noire mais aux superstructures blanches défraîchies, de quatre ponts, arborant le pavillon britannique. Il doit bien faire plus de cent cinquante mètres.

Il a fière allure avec sa cheminée droite, un grand pont avant

dégagé et deux mâts de charge. Une pièce d'artillerie est placée juste au-dessus de l'étrave.

A l'arrière, une autre superstructure habitable est surmontée d'une autre pièce d'artillerie. Des baraques sont installées sur le pont arrière et un autre grand mât de charge surmonte la cale.

Les baraques servent, les unes aux toilettes et deux autres de cuisine pour les troupes embarquées.

Dans les entrepôts et les cales, ont été aménagés des lits en bois superposés. L'entrepont arrière en contient environ six cents sur trois niveaux. Il y en a bien le triple au niveau des entreponts avant.

On descend dans les entreponts par des escaliers en planches.

Trois passerelles sur environ soixante mètres au milieu du bâtiment abritent cinquante cabines de chaque bord sur chaque niveau, destinées aux officiers.

A l'avant, sous le château, avec ses passerelles de navigation, un grand salon et des salles à manger de 1ère et 2ème classes, où se réunissaient les passagers des cabines lorsque le « Yoma » faisait la ligne des Indes, reliant la Tamise à Bombay en quarante jours, via le canal de Suez, depuis 1928, date de sa mise en service.

Lorsqu'il a été transformé en transport auxiliaire, en 1941, le « Yoma » appartenant à la compagnie de navigation « British et Burnese » (B and B) a conservé son Commandant, le Capitaine Georges Patterson, un grand rouquin barbu. Une soixantaine d'hommes d'équipage est répartie dans les machines, la navigation et le personnel de service des passagers qui est formé en majorité par des indiens enturbannés, sanglés dans des robes blanches descendant jusqu'aux chevilles, dont Drouillac ignore le nom du costume.

La nuit du 11 ou 12 juin dans l'immense camp de toile des militaires est longue. Le bruit des chenilles des tanks embarquant dans les péniches, des moteurs qui s'emballent et les cris des ordres aux hauts parleurs empêchent le sommeil.

Des hommes ont même dû coucher dans le porte-tank.

Le 12 juin à sept heures, après la toilette à la lance à incendie,

c'est le rassemblement, après un frugal casse-croûte de rations et un mauvais jus.

Les uns derrière les autres, par section, les marins marchent pendant près de deux kilomètres le long des quais dévastés, en portant leur paquetage et leur valise personnels.

La troupe s'étire.

On arrive près d'une plage où un porte-tank a son avant ouvert comme une grande bouche.

Des marins britanniques, coiffés d'un casque militaire bleu à larges rebords, avec un brassard blanc, manipulent des signaux ronds sur de longues perches : vert ou rouge suivant le côté.

Des officiers français en tenue blanche discutent auprès d'un britannique, avec des feuillets à la main. C'est l'appel des compagnies pour l'embarquement. Il dure bien deux heures.

Tout le monde est parqué comme du bétail, dans le grand garage du porte-tank. Les portes sont relevées et après une vingtaine de minutes de traversée de la rade, le transport accoste le « Yoma ». Deux coupées permettent d'accéder à bord, un par un en montant sur le pont de la péniche de débarquement par des escaliers métalliques étroits.

Drouillac admire ce type de bateau de débarquement qu'il voit pour la première fois.

C'est sur l'arrière que sont dirigés les marins français, à la queue leu leu, le long de la passerelle devant les cabines. Ils descendent dans l'entrepont arrière. Le mât de charge descend, dans des filets, les bagages au fond de la cale. Puis celle-ci est fermée par des panneaux de bois.

Il ne subsiste qu'un grand escalier en planches avec pour rambarde de grosses cordes. C'est par là que doit se faire le passage.

Chacun se prend une banette en se groupant par section, sous les ordres d'un maître ou second maître.

De grandes tables en bois avec des bancs séparent les rangées de banettes. Des hublots étroits permettent d'entrevoir la rade où de nombreux bateaux sont mouillés.

Une intense circulation maritime règne devant Sfax.

Drouillac regarde toute l'après-midi les autres troupes qui arrivent sur le « Yoma », avec les mêmes porte-tanks par plusieurs voyages. Près de mille cinq cents militaires de l'armée britannique tout harnachés, avec leurs fusils et des sacs carrés sur le dos. Ce sont des Sud Africains, des Indiens qui ont fait la campagne de Cyrénaïque et qui vont au repos, à moins que ce ne soit pour une autre opération militaire.

Au soir du 12 juin, le Capitaine de Corvette Delage avec deux autres lieutenants de vaisseaux, dont Grollemund, réunissent sur le pont arrière les marins français serrés les uns contre les autres.

La place est réduite. On écoute le commandant annoncer que l'on va à Alexandrie pour compléter les équipages des bâtiments français et que l'on va faire un grand voyage, le tour de l'Afrique.

C'est la joie pour tous : la grande aventure dont chacun rêvait va commencer.

Les officiers français, de leur côté, se sont vus attribuer de belles cabines de passagers. L'Enseigne de Vaisseau Ribuot et son ami l'Enseigne de Vaisseau Grenier ont chacun une cabine sur le plus haut niveau, juste derrière la passerelle de navigation. Les canots de sauvetage sont au-dessus d'eux sur le pont supérieur.

C'est le grand luxe, après cet abominable voyage en train. Il y a un cabinet de toilette, une douche, un bureau, deux grands fauteuils.

Le bar est ouvert près du salon des premières classes. Des canapés confortables, une ventilation fraîche : Ribuot et Grenier se sentent revivre. Ils n'ont pas de responsabilité dans l'encadrement des marins qui est sous la responsabilité du Commandant Delage, qui loge, lui, dans les appartements du Commandant Patterson.

Dans les cabines voisines, se sont installés les autres officiers : les Lieutenants de Vaisseaux Clavel et Grollemund, les Enseignes de Vaisseaux Goudchaux, Plessis, Thilier, Lar, les ingénieurs mécaniciens Foussier et Ruiz, l'aspirant Sarfati.

Le Médecin Principal Carles a la chambre du médecin major à

l'infirmerie où il rencontre de jeunes médecins britanniques qui discutent des opérations militaires auxquelles ils viennent de participer.

Les officiers biffins britanniques sont logés sur un autre niveau, en-dessous, à bâbord comme à tribord.

En fin de soirée, ce 12 juin, tout le monde se retrouve pour le dîner dans la salle à manger : près d'une centaine d'officiers anglais très bruyants.

Les douze officiers français se sont groupés à une table et intriguent beaucoup.

Le Commandant Delage est à la table du Commandant Patterson.

— Un menu comme on n'a pas eu depuis longtemps, soupire Ribuot.

— Et puis, il y a du whisky dont on avait oublié le goût !

Tout le monde est exténué et regagne vite son couchage. Toute la nuit, tous feux éteints, il y a des manœuvres de machines : avant, arrière, pour la formation du convoi composé de onze bateaux, des destroyers et quatre cargos.

Le « Yoma » paraît le plus important navire. Il est mis au milieu du convoi, bien encadré par les destroyers.

Le 13 juin, 7 heures du matin, c'est dimanche : une messe est célébrée sur la plage avant par un aumônier militaire. Les marins français ne peuvent que voir de loin car il est interdit de circuler sur le bâtiment. Il faut rester dans sa zone : l'entrepont arrière.

Un café est distribué pour chaque section d'une cuisine installée sur le pont.

A 8 heures, appel général. Puisqu'il y a des marins canonniers, ce sont les français qui armeront la pièce arrière de 100.

Un canonnier britannique du « Yoma » montre le fonctionnement et le tour de garde à la pièce est organisé.

Exercice d'abandon du navire : le poste d'évacuation est donné à chaque section. Il y a des radeaux sur le pont, sur le toit de la cuisine et des douches, accrochés aux bastingages, des échelles de corde et des filets.

Sur la troisième passerelle, la plus haute, il y a quatre canots de sauvetage de chaque bord. Ils sont manipulés par l'équipage du « Yoma ».

Les brassières sont mises sous chaque banette et chacun doit en capeler une pour l'exercice.

Tout le monde est renvoyé dans son poste. Un clairon au haut parleur sonne pour l'exercice d'abandon. Chacun doit rejoindre son poste d'évacuation en moins de quatre minutes. L'exercice sera répété quatre fois dès l'appareillage du convoi, le dimanche 13 juin.

La mer est belle : un seul petit clapot. Les machines ronronnent.

Les cabines du « Yoma » attribuées aux officiers leur paraissent d'un confort luxueux après le dur voyage de Casablanca. Ils ont chacun la leur et ils s'y reposent fréquemment entre deux promenades dans les salons de première classe servis par des Hindous en tuniques blanches qui proposent un choix de carte dans le menu du soir.

Les officiers français ne sont cependant que passagers et n'accèdent pas à la passerelle de navigation. Ils ignorent la route exacte suivie par le convoi : tout au plus, ils constatent que le « Yoma » navigue à quelques dizaine de mille en vue des côtes de Cyrénaïque.

Le lundi 14 juin, le convoi mouille devant Tripoli. Le Lieutenant de Vaisseau Grollemund prend des notes : c'est son rôle en tant que « second » du détachement français dont le Commandant est le Capitaine de Corvette Delage, de la promotion 1916 de l'Ecole Navale, donc de onze ans plus ancien que lui et qui reste auprès du Commandant Patterson.

Il a sympathisé avec lui à l'embarquement, pour discuter longuement. Il était même question que les Français n'aient pas de place devant l'importance des troupes anglaises à embarquer et qui devaient être prises à Tripoli.

Mais l'urgence de l'acheminement du détachement français pour armer la force navale d'Alexandrie, en instance d'appa-

reillage, a prévalu dans les échanges de messages radio avec le QG. Aussi, le bâtiment étant surchargé, il n'y aura plus d'autre embarquement de troupes.

Grollemund note que des vedettes sortent de plusieurs ports autour de Tripoli et prennent place dans le convoi autour des grands bâtiments. Il faut réduire la vitesse à cause d'elles : c'est la mère poule et ses poussins.

Le « Yoma » est au centre du convoi : c'est l'emplacement du bateau le plus précieux, afin de le protéger des attaques de sous-marins.

Le 15 juin, 3 heures. Drouillac est accoudé à la rambarde de côté bâbord. Il regarde la mer calme. Il admire le convoi qui se déplace très lentement vers l'Est. Il est de quart de veille à la pièce arrière. Le bruit régulier et rassurant du navire lui procure une impression de force et de sécurité.

Soudain, c'est le silence : plus de bruit de machines. Un arrêt surprenant en mer.

Mis en alerte, il regarde la mer et voit à quelques mètres du bord une demi-sphère qui flotte, hérissée d'antennes. C'est la première mine qu'il voit.

Il réalise qu'il doit faire quelque chose : son regard se porte vers la passerelle de navigation.

Un officier regarde aux jumelles dans sa direction. Drouillac montre du bras la position de la mine, il la suit vers l'arrière du navire, tendant la main dans sa direction.

A un moment, elle est à deux mètres de la coque du navire. Elle est si près qu'il faut qu'il se penche vers l'arrière pour la suivre. Il montre la mine qui est sous la proue.

Un coup de barre du gouvernail fait dériver l'arrière sur tribord : le bâtiment avance sans remous et sans bruit et il passe : deux mètres, trois, quatre. Avec ses doigts, Drouillac fait signe à la passerelle.

Tout doucement, lorsque la mine est dépassée de trente mètres, le ronronnement du navire repart. Les hélices ont repris leur

brassage provoquant le remous qui éloigne le « Yoma » de l'engin de mort.

Drouillac est relevé de sa garde et redescend dans la cale. Il est en sueur.

— Si une antenne avait touché le navire, elle explosait de plein fouet à l'endroit précis où les marins français sont entassés.

Le « Yoma » n'a pas le blindage d'un cuirassé : le seul moyen est d'éviter le choc par une manœuvre, hélice stoppée, pour éviter tout remous et contourner la mine flottante avec douceur.

Après cette alerte, l'officier le plus ancien qui est Anglais, réunit les officiers français à la salle à manger et leur tint ce discours :

— Messieurs, vous êtes toujours les mêmes, vous les Français. Nous sommes en temps de guerre. Or, vous vous déplacez dans le navire sans prendre vos ceintures de sauvetage et vous donnez un mauvais exemple à vos hommes.

Bien entendu, les officiers français obéissent et rappellent aux hommes de la cale arrière la consigne.

Les six cent soixante quinze hommes du contingent ignorent tout de la vie des officiers. Ils conservent leurs brassières de sauvetage sur leur lit. Ce sont d'encombrantes ceintures de liège. Ils ne peuvent se promener que sur un court espace, sur le pont au-dessus de la cale arrière.

Cette partie arrière du bateau, comme l'avant où les soldats anglais sont logés, donne l'impression d'un bâtiment vieux et mal entretenu pour les marins français.

Dans le poste, Esposito présente avec plaisir à ses camarades sa collection de timbres. Les timbres d'Egypte sont l'objet d'une attention très particulière.

Drouillac essaie, à travers les portraits du roi Farouk, de découvrir ce pays qui les attend.

Grimaldi raconte une énième fois comment, à Besançon, il s'est échappé du convoi le menant en Allemagne pour le Service du Travail Obligatoire.

Il s'est fait enfermer par des employés du chemin de fer dans un

wagon plombé descendant vers Marseille, avec quelques provisions. Et de là, il est parti s'engager à Toulon.

Le mercredi 16 juin, le convoi passe devant Bengazi. Des avions de chasse britanniques volent au-dessus du « Yoma », à raser la cheminée, et tournent autour du convoi. La mer est calme, la chaleur est insupportable.

Pour aérer les postes dans la cale arrière, il est mis en place deux grandes manches à air de toile accrochées au mât de charge qui capte le souffle marin dû à la faible vitesse du navire, d'environ huit nœuds.

La soirée de ce 16 juin n'est rythmée que par le rythme régulier des machines alternatives qui font tourner les hélices : un sillage lumineux prolonge la poupe du « Yoma » dans la nuit claire éclairée.

C'est une merveilleuse soirée qui permet aux marins de rêver.

VIII

Torpillage et naufrage du Yoma

Le sous-marin allemand U 81 quitte le port de Pola, sur la côte Est de l'Adriatique lorsque la nuit tombe, à 10 heures du soir le 15 juin 1943. Il longe la côte de la Yougoslavie et de l'Albanie, à vive allure en surface, ses diesels au maximum de leur rendement économique. Quand le jour se lève, il prend la plongée, lançant quelques coups de périscope pour éventuellement détecter un navire britannique qui viendrait reconnaître les atterrissages sur la côte italienne, en préparation du débarquement allié qui ne va pas manquer de se produire. Son commandant, l'Enseigne de Vaisseau Hanno Krieg a remplacé au début de l'année le Lieutenant de Vaisseau Guggenberger, et son premier exploit fut de torpiller au large de la Syrie en février, un pétrolier après avoir coulé quatre voiliers.

Il aime à raconter, pendant le quart, à son second, son premier embarquement sous les ordres de Hans Shleiger qui a vécu une aventure extraordinaire : il était un survivant de l'équipage de U 99, fait prisonnier en février 1941 en Atlantique Nord après le grenadage de son sous-marin. Transféré du destroyer britannique qui l'avait recueilli à Liverpool, il faut envoyé dans un camp de prisonniers au Canada.

Il réussit à s'en évader et passa aux Etats-Unis qui n'étaient pas encore entrés en guerre contre l'Allemagne. Il avait repéré une adresse d'une personne qui expédiait de Chicago de nombreux colis aux prisonniers nazis.

Il fut rapatrié sur l'Allemagne et après avoir été décoré de la Croix de Fer et honoré, il reprit du service dans les forces sous-marines de l'amiral Doenitz.

Il avait une haine et un désir extrême de vengeance contre les Britanniques dus au fait qu'il fit partie d'un groupe d'officiers enchaînés, en représailles des sévices infligés par les nazis aux aviateurs britanniques prisonniers en Allemagne.

C'est pour cela qu'il n'était pas connu sous sa véritable identité;

Il fut envoyé à La Spezia, en Italie, pour tenter d'aider les sous-mariniers italiens à armer les quatre sous-marins de la classe « Requin », pris aux Français à Bizerte, lors de la capitulation de l'amiral Derrien devant les troupes allemandes aéroportées en Tunisie, après le débarquement anglo-américain du 8 novembre 1942.

Ces sous-marins, « Phoque », « Requin », « Espadon » et « Dauphin » étaient assez anciens (1924) et beaucoup moins sophistiqués que les unités allemandes, et peu performants. Les équipages italiens étaient peu enclins à se sacrifier.

Le moral italien est en effet au plus bas depuis l'abandon de l'Afrique du Nord par les forces de l'Axe : l'Italie a perdu son aviation et la majorité de sa flotte : treize croiseurs, soixante quinze torpilleurs et soixante douze sous-marins. Trois de ses armées ont été anéanties en Cyrénaïque et en Tunisie : trente cinq divisions perdues, ce qui représente le tiers de ses forces.

Un autre tiers, formé de trente six divisions, occupe la Croatie, l'Albanie, la Grèce, à l'exception de la Crête qui est entre les mains des parachutistes allemands, et la Côte d'Azur française.

C'est qu'il y a un certain cousinage entre les Italiens de la riviera de la Spezia à Menton avec ceux qui travaillent dans le Var et les Alpes Maritimes. Des familles italiennes sont en partie à Toulon, travaillant même à l'arsenal maritime et une autre travaillant à la Spezia.

Les Italiens savent que Rommel vient d'abandonner dans le désert leur allié en lui intimant l'ordre de se faire tuer sur place.

En Russie, à la bataille du Don, des rescapés racontent qu'à Mellerovo, les Allemands ont déchargé les blessés des trains sanitaires italiens pour ramener du matériel et des prises de guerre, les abandonnant dans la nature par trente degrés sous zéro.

En Sicile, le Général Gugzoni a dix mille officiers, deux cent vingt mille soldats et sous-officiers mal entraînés et peu fascistes, prêts à déserter à la première attaque.

Le 12 juin, il y a quatre jours, dans l'île fortifiée de Pantellaria, les mille deux cents hommes se sont rendus dès les premiers bombardements.

Le « Phoque », armé alors par un équipage allemand faisait du transport de matériel et de vivres pour ces îlots isolés de Lampédouse et Pantellaria, entre l'Afrique et la Sicile. Repéré par l'aviation britannique équipée de radar sur la côte, il fut bombardé et coulé le 28 février 1943.

Les autres sous-marins ex-français furent sabordés en septembre 1943. Les Allemands avaient fait interner les officiers italiens qui avaient pourtant participé avec le prince Borghèse aux opérations contre la flotte britannique à Alexandrie et Gibraltar, avec leurs « maïas », petits véhicules sous-marins. Parmi ces officiers figure l'ingénieur Victor de Sanctis, pionnier de la plongée sous-marine, qui nous rapporte ces faits. Le bruit avait couru que le « Yoma » avait été torpillé par un sous-marin ex-français, armé par les Allemands.

Il est établi avec certitude que c'est le U 81 qui effectua l'exécution…

Le capitaine Krieg est un habile manœuvrier formé aux techniques d'attaque particulière à la mer intérieur qu'est la Méditerranée, très redoutée et plus traître que le grand océan Atlantique, où l'on peut s'échapper.

Il a un sous-marin glorieux sous ses ordres, qui coula l'Ark Royal, au large de Gibraltar le 13 novembre 1941, avec le capitaine Guggenberger, son prédécesseur.

Krieg sait que la période est cruciale pour les forces de l'Axe qui s'attendent à un débarquement en Italie, ou en Grèce, ou en France. Il sait que trois mille transports alliés sont préparés à débarquer en Sicile et que les Italiens ne veulent pas combattre.

Il est informé que les convois se préparent des ports et rades de

Tunisie et décide de se poster un peu à l'Est du détroit de Sicile, au large de la Crête même, sous la protection de l'armée allemande qui tient solidement l'île.

Le 17, à 5 heures du matin, il entend le bruit des hélices d'un important convoi de plus de vingt navires venant de la Tripolitaine.

Après être resté à cinquante mètres de profondeur, l'augmentation des bruits d'hélices signale l'approche du convoi. Il ordonne de chasser doucement pour jeter un coup de périscope : le convoi fait route vers l'Est.

Le sous-marin va se trouver en bonne position au milieu. Le Capitaine Krieg donne un autre coup de périscope et il voit à un nautique devant lui, un beau et grand transport en milieu du convoi : c'est le « Yoma ».

Calmement, il tire sur bâbord du paquebot, deux torpilles coup sur coup qui naviguent à un mètre sous la surface. Les deux torpilles font mouche mais il n'entend pas les explosions car elles ont traversé la coque sous la flottaison.

Le sous-marin plonge immédiatement afin d'échapper au grenadage qui ne tardera pas, effectué par les destroyers d'escorte du convoi et les avions britanniques.

A bord du « Yoma », il est bientôt l'heure du café.

A 7 heures du matin, la relève au canon de 100 s'est effectuée et les hommes qui quittent leur garde discutent avec Marcel Drouillac qui aime se lever tôt. Il est allé se doucher dans l'une des cabines installées sur le pont arrière. Il s'est allongé sur les caillebotis de bois qui couvrent l'accès des soutes arrières. Il rêvasse, appréciant le doux soleil du matin sur une mer calme et le grand confort.

Il aperçoit sur la passerelle des officiers le Lieutenant de Vaisseau Grollemund, qui a quitté sa cabine en petite culotte, une serviette sous un bras et sa brassière de sauvetage sous l'autre. Il va prendre une douche.

Quelques marins ont gravi le large escalier en bois qui permet d'accéder à trois de front sur le pont.

Dans la cale arrière, autour des tables, les marins français ont sorti leurs quarts et couverts pour le thé que doivent apporter les hommes de corvée de gamelle. Parmi eux, Fernand Giordanengo.

Dans les cuisines, des Hindous remplissent les « bonamos » du jus pendant que d'autres portent les paquets de biscuits et les boîtes de confiture de groseille et de marmelade.

Le Second Maître Camille Castan s'entretient avec le Second Maître Recourt sur la destination du contingent à Alexandrie et la composition de la flotte française qu'ils vont armer. Recourt montre à son collègue une gerbe d'écume côté bâbord à quelques encablures du « Yoma », sans se rendre compte qu'il s'agit d'un coup de périscope de sous-marin.

Sur le pont avant, des troupes anglaises sont à l'appel par compagnies : il y en a trois d'environ cinq cents hommes qui se relayent pour cela depuis le matin.

Les soldats africains du Sud ou Indiens colorés, sont harnachés avec leur équipement : un sac carré sur le dos, l'arme à la bretelle, coiffés du casque à large bord. Les vêtements sont de couleur kaki clair, mais la chaleur est déjà tombée sur les hommes qui transpirent, disciplinés et aguerris.

On entend de l'arrière, portés par la brise, les commandements brefs des mouvements.

Dans la salle à manger des premières classes, de nombreux officiers prennent leur breakfast. Le Lieutenant de Vaisseau Du Roscoat et les Enseignes de Vaisseaux Grenier et Ribuot se sont mis en tenue blanche : ils n'ont pas oublié leur ceinture de sauvetage.

Ils sont rejoints par les « jeunes », les Enseignes de Vaisseaux Goudchaux, Plessis, Thuillier, Lar, les ingénieurs mécaniciens Forissier et Ruiz, et l'Aspirant Sarfati. Ceux-ci sont à peine réveillés : hier soir, la veillée avec les officiers britanniques a duré fort tard : ils ont raconté leur campagne de Cyrénaïque.

— Et vos ceintures de sauvetage ?

— Oh, elles sont dans nos cabines !

Le Capitaine de Corvette Delage prend son déjeuner à la table du Commandant Georges Patterson et de ses deux lieutenants.

Le Médecin Principal Carles est à l'infirmerie pour passer la visite médicale qui se déroule tous les jours à sept heures trente. Il y a une dizaine de marins français.

Les uns viennent refaire leurs pansements pour de petites blessures lors du voyage en train et d'autres ont des troubles hépato-digestifs avec colite, traités par sulfaguanidine un médicament récemment apparu.

Ce sont les séquelles de la consommation d'eau non potable dans le train et aussi de la consommation un peu abusive pour certains, du vin rosé d'Algérie qui se boit très facilement et déclenche quelques crises de foie.

7 H 40 : Drouillac qui se trouve de corvée de cuisine se repose sur le pont en attendant la distribution.

Une forte explosion le soulève de ses caillebotis et le projette à plusieurs mètres de hauteur pendant qu'une deuxième explosion se produit dans la seconde suivante.

Pendant sa chute, il entend le sifflement de différents objets propulsés dans l'air. Sa main droite accroche providentiellement le bord d'entrée des soutes pendant quelques secondes. Il ressent une violente douleur au niveau de son bras droit et lâche prise. Il retombe alors sur ses pieds, au fond de la cale.

Il y a déjà quelques centimètres d'eau et il entend un bouillonnement puissant et des cris de douleurs de blessés qu'il aperçoit. Certains de ses camarades sont allongés inertes, probablement morts, la tête dans l'eau qui monte.

Il se précipite vers l'escalier menant sur le pont. Une masse humaine l'a pris d'assaut. Il voit celui-ci s'effondrer sous la charge, blessant ceux qui s'y trouvaient engagés.

Il est horrifié : les blessés sont littéralement piétinés par les hommes affolés.

Il entend des appels :

— Maman, papa.

C'est le sauve-qui-peut dans une désastreuse panique où il se rend compte qu'il y a beaucoup de victimes.

Du fait de l'effondrement de l'escalier, beaucoup d'hommes ne peuvent accéder sur le pont pendant que l'eau monte, toujours en bouillonnant violemment dans la cale.

Drouillac avise un cordage le long d'une manche à air et comprenant que son salut est là, il se hisse sur le pont à la force du poignet. Il se retrouve près des cuisines et annexes installées pour les services des troupes transportées : des constructions en bois avec sur la toiture en plan incliné, des radeaux tenus par des cordages.

Il entend sonner le poste d'évacuation et ce matin-là, ce n'est plus l'exercice. Se saisissant d'une hache, il grimpe côté tribord sur le toit de la cuisine et coupe les cordages retenant les radeaux. Ceux-ci, libres, glissent à la mer. Ils sont immédiatement envahis par des hommes affolés qui se sont jetés à l'eau, sans même avoir capelé leur brassière.

Drouillac passe alors sur bâbord et se livre à la même mise à l'eau des radeaux. Il se rend compte que le « Yoma » prend de la gîte et s'enfonce par l'arrière.

Plusieurs camarades l'interpellent :

— Viens, viens avec nous.

Il entend même un « merci ». Il leur demande de s'éloigner et de ne pas s'occuper de lui.

Le navire, toutes machines stoppées, continue sur son aire, laissant sur son arrière radeaux et naufragés à la dérive.

Drouillac libère un dernier radeau, enlève ses chaussures et sa vareuse et saute à la mer dont le niveau effleure maintenant le pont arrière. Il nage pour s'écarter du « Yoma ».

Il aperçoit un canot plein de marins qui se déséquilibre et s'écrase contre la coque avec ses passagers. Certains tombent inertes dans l'eau.

Il nage quelques minutes et en se retournant, il voit le « Yoma » dressé à la verticale, l'étrave droit vers le ciel. De véritable grappes

humaines tombent de la plage avant sur la passerelle de navigation : ce sont des soldats anglais tout équipés. Certains se tiennent par la main.

Le « Yoma » paraît s'immobiliser dans cette position puis d'un coup, s'enfonce très rapidement en formant dans la mer un entonnoir qui aspire tout ce qui se trouve à proximité.

Pour lutter contre cette aspiration qu'il ressent, bien qu'éloigné maintenant d'une centaine de mètres du navire, Drouillac nage avec force. Son bras droit le fait souffrir, la peau arrachée.

Il n'y a plus rien autour de lui : il se sent seul. Il entend quelques explosions sourdes qu'il ressent comme une compression : il croit que ce sont les patrouilleurs qui grenadent le sous-marin alors qu'en réalité, ce sont les chaudières surchauffées qui explosent avec leur vapeur dans la mer froide qui les envahit.

Quand il se retourne, il n'y a plus de « Yoma ». Dans son esprit, il n'y a pas cinq minutes écoulées depuis le torpillage.

Après un temps qui lui paraît assez long, il voit un petit escorteur qui manœuvre près de lui. Son bras blessé saigne et rougit l'eau autour de son corps. Il s'accroche au filet déployé le long de la coque et grimpe sur le pont.

Aucun de ses camarades n'est là : il n'y a que des soldats anglais blessés et personne ne parle le français.

❖

7 H 40. Le Lieutenant de Vaisseau Grollemund qui a eu la bonne idée de prendre sa brassière de sauvetage avec sa serviette en allant prendre sa douche en petite culotte, ressent une secousse très fort eau moment où il met le pied dans la baignoire. Il comprend instantanément ce qui arrive et sort pour aller à son poste d'évacuation, sur le pont supérieur, au-dessus des cabines.

Avec quelques hommes, il devait mettre à la mer une embarcation suspendue à des bossoirs. En montant, il croise dans l'escalier le Capitaine de Corvette Delage qui descend de la passerelle de navigation et lui dit :

— Je crois que nous coulons, je vais prendre quelques souvenirs dans ma cabine.

Il ne devait plus le revoir.

Le Capitaine Grollemund essaie en vain de dénouer les cordages qui retiennent l'embarcation : impossible de faire quoi que ce soit.

Il jette un regard sur le pont arrière où se trouvent les marins français : ceux-ci semblent avoir des radeaux et se jettent à l'eau.

Heureusement qu'il fait beau temps et que les destroyers sont à leurs côtés pour repêcher tout le monde.

Il constate vite qu'en temps normal, le pont supérieur est à dix mètres au-dessus de l'eau et que maintenant le navire touché à l'arrière, s'incline très vite de sorte que la mer arrive sur le pont supérieur : tout le monde se jette à l'eau de dix centimètres au lieu de dix mètres.

Sa petite culotte s'accroche un moment à une aspérité du bateau. Il boit un bouillon, se disant que c'en est fini pour lui, mais subitement, il remonte à la surface, à une cinquantaine de mètres du « Yoma », qui est vertical.

Avant qu'il disparaisse, il voit en grappes humaines les soldats anglais qui avaient, d'après leurs officiers, plus peur de la mer que du combat, le long de la coque où ils essaient de monter, glissent et se noient avec leur lourd harnachement.

Quand le navire a disparu, le Capitaine Grollemund ne voit autour de lui que quelques têtes au-dessus de l'eau. Un officier anglais, qui paraît nager avec beaucoup de plaisir, apparemment, répète :

— Quel beau temps pour nager !

La mer est calme, le ciel est bleu, le soleil brille.

Grollemund pense aux drames qui viennent de se dérouler dans la lutte contre la mort. Il pense que le « Yoma » a disparu en moins de dix minutes.

Maintenu à la surface par sa brassière, il s'accroche à un morceau de bois. Il ne ressent aucune crainte, comme pris par une grâce incompréhensible pour lui car il se sait très émotif.

Quelques temps après, un quart d'heure ou une heure, il ne sait plus, se laissant ballotter dans le clapot qui commence à se lever, une vedette vient près de lui et son équipage l'aide à monter à bord, étonné de recueillir un naufragé entièrement nu.

La vedette est américaine : elle a recueilli tant de naufragés qu'elle manque plusieurs fois de couler et dépose plusieurs fois des rescapés à bord d'un destroyer.

Les Enseignes de Vaisseaux Ribuot et Grenier, inséparables, font partie de l'équipage de la seule embarcation qui a pu être mise correctement à l'eau, mais qui surchargée est vite submergée de rescapés. Ils sont recueillis par un dragueur britannique.

❖

Le Second Maître mécanicien Camille Castan, qui vient de repérer une gerbe d'écume à quelques encablures du bateau, en discutant sur le pont avec le Second Maître Recourt, regarde la mer à bâbord :

— Tiens, on aperçoit là-bas la terre dans la brume.

Une violente secousse ébranle le bâtiment, puis une autre.

Il tente de se précipiter auprès du groupe de dix-huit marins dont il a la charge, attablés dans la cale arrière. Il était venu prendre l'air sur le pont, malgré l'invitation de son Quartier Maître Sanchez à rester avec eux. Il voulait être tranquille pour tenir son journal, ce qui est rigoureusement interdit, mais il ignore ce règlement.

Mais Castan est repoussé et se retrouve obnubilé, couché contre la rambarde bâbord. L'eau de mer le réveille : il n'a plus sa brassière de sauvetage qui lui a été subtilisée.

Il se relève et se précipite vers une embarcation déjà archipleine. Il enjambe les bancs.

Il entend un guindeau d'avant qui lâche et l'embarcation se dresse à la verticale, versant tous ses passagers à l'eau.

Deux marins, au moins, sont écrasés contre la coque du « Yoma ».

Castan reste coincé sous les bancs. Sous l'eau, il donne un coup de pied pour revenir à la surface. Il voit alors l'hélice tribord qui tourne encore et lui passe à quelques mètres.

Il nage : le bateau continue sa route. Il pense qu'il est impossible qu'un tel gros paquebot puisse couler.

— Je suis un lâche.

Et il fait demi-tour pour le rejoindre.

Au même instant, le « Yoma » se met vertical avec ses grappes humaines de soldats anglais tombant sur les superstructures. Les chaudières explosent bruyamment.

Il se dégage rapidement pour s'écarter du remous. Il voit son short déchiré : son portefeuille avec ses économies a disparu.

Après avoir enlevé ses chaussures, il rejoint un radeau avec trois ou quatre hommes. Mais petit à petit, de nombreux autres s'accrochent au radeau. Les uns pleurent, d'autres prient.

L'un voulut monter sur le radeau et le fit retourner. Son voisin ne réapparut plus.

Il entend :

— Je me noie. Maman.

Il plonge, le ramène à la surface, le gifle et lui recommande de bien rester accroché.

Au bout de quelques instants, il entend une voix tonitruante pas loin de lui : c'est la voix de son ami Marcel Carrère. Il nage comme s'il était dans une piscine, très décontracté.

Heureux de le retrouver, Castan nage vers lui et ils se positionnent à côté de Jean Esposito qui déplore sa collection de timbres perdue.

Marcel Carrère voit devant des hommes grelottant de froid, au milieu des épaves, objets de toute nature, à la dérive, des cartes à jouer dont la dame de pique. Il ramasse cette carte qui flotte à côté, l'abat sur le radeau et dit « atout ». Il partage cette carte en deux, il en conserve une moitié et donne l'autre à Jean Esposito…

Après 2 H 30 ou 3 heures, tout le monde est récupéré. Camille Castan rejoint un autre groupe. Ils se retrouvent tous sur une petite

vedette surchargée et sont transférés sur un destroyer britannique.

Il voit un marin marseillais taper le dos du major anglais pour le remercier et lui dire :

— Si vous venez à Marseille, on vous fera manger une bonne bouillabaisse.

Le major répond :

— Mon pitchoun, je connais Marseille avant toi !

C'est un Français sous l'uniforme anglais.

IX

Les rescapés rejoignent la Force X

Le torpillage se produisit alors que le convoi croisait à une quinzaine de nautiques au Nord du cap de la Cyrénaïque africaine, au large de Derna.

Le repêchage des naufragés se déroule durant toute la journée du 17 juin, par un temps très beau, malgré un petit clapot qui se lève à dix heures du matin et que l'on appelle le vent du soleil. En fin d'après-midi, le vent fraîchira et lorsque la nuit tombera, il y aura une forte mer.

Les vedettes et escorteurs du convoi qui participent au sauvetage ne quittent les lieux qu'après le rayon vert du coucher du soleil.

Les avions Sunderland ont pourchassé et grenadé le sous-marin. Le bruit court qu'ils l'auraient coulé. Ils repèrent tout ce qui dérive d'Est, vers le Nord-Ouest, c'est-à-dire la Sicile.

Les radeaux se sont éparpillés sur une dizaine de milles, dérivant en arrière de l'aire du « Yoma » qui continua d'avancer pendant les sept minutes qu'il mit pour couler.

Les blessés sont les premiers recueillis à bord des bateaux désignés pour le sauvetage, pendant que le reste du convoi continue sa route vers l'Est. Il y a le destroyer « Lisbourne », le destroyer « Croome », trois frégates australiennes, le « Grauwler » immatriculé J 188, le « Lismore » qui a peut-être été confondu avec le « Lisbourne » et le chasseur britannique N 147 pour ne citer que les bâtiments identifiés par les naufragés.

A bord d'un canot de sauvetage, détaché par un destroyer, ce sont des prisonniers allemands volontaires, en uniforme de la

Kriegsmarine, qui recueillent des marins français. La vision des marins allemands leur cause une grande frayeur, se croyant capturés par l'ennemi.

Des filets sont jetés le long des bords des bâtiments de secours. Les naufragés, épuisés, ne peuvent pas tous s'y hisser et il faut souvent les aider, ou les tirer même à bout de bras.

Sur le pont des bateaux sauveteurs, certains naufragés meurent, épuisés, par suite de graves blessures. Les corps sont immergés immédiatement après que leur identité soit relevée.

Malheureusement, les marins français ne portent pas tous de plaques d'identité et certains corps sont dénudés. De nombreuses victimes sont immergées sans que l'on connaisse leur nom.

Le Quartier-Maître Raymond Vivier reste deux heures et demi à nager seul et sans brassière avant d'être hissé à bord d'un destroyer canadien.

Le matelot fourrier Charles Bénédetti voit le matelot Jean-Pierre Harauchamps porter secours à un Français sans aucun vêtement, peut-être le Commandant Grollemund, et l'aider à embarquer sur le destroyer.

A bord de l'escorteur anglais qui l'a recueilli, le Second Maître Marie-Ange Lefebvre reçoit un petit verre de rhum.

Gaston Tanot, Jean Rougé et le Quartier Maître mécanicien Julien Thépin, accrochés au même radeau, sont repêchés par un patrouilleur : des camarades sur la plage avant du navire les reconnaissent, les appellent par leurs noms et leur lancent un bout qui leur permet d'être hissés à bord.

Jean Esposito quitte son radeau en compagnie de Marcel Carrère pour rejoindre une embarcation proche qui les recueille.

D'autres naufragés, vivants ou morts, sont ramassés par la corvette australienne « Gravler J 188 »,. Esposito et Carrère sont invités à reconnaître des corps qui n'ont pas de pièce d'identité. Sur les cinq, il y a quatre anglais. Le cinquième est un marin français, mais il est tellement défiguré qu'il est impossible de lui mettre un nom. Il est immergé avec la mention sur le livre de bord :

« un Français non identifié ».

Vers 6 heures du soir, le « Grauwler » vire de bord et rejoint la baie de Derna sur l'avancée de la côte Cyrénaïque. Les naufragés sont rapidement débarqués sur un quai en ruine par une petite passerelle en bois, sans barre d'appui.

En moins d'un quart d'heure, la corvette débarque tout le monde, certains avec difficultés, aidés par les valides qui les soutiennent. Puis le bâtiment repart rapidement vers la haute mer pour rejoindre le convoi.

Carrère et Esposito retrouvent sur le quai pas mal de copains qui ont été débarqués d'un autre destroyer : il manque cependant leur meilleur copain, Tolozan, le grand Kid, que personne n'a encore vu.

Tout le monde est dirigé sur un hôpital installé dans des ruines, tenu par des Allemands et Italiens, et dirigé par un major écossais en kilt et bonnet à carreaux, maniant sans arrêt une badine autoritaire.

Il est distribué à chacun une tenue kaki et une couverture, une ration de bœuf aux haricots en conserve et... une tasse de thé !

Carrère et Esposito redescendent dans la soirée près du port pour assister à l'arrivée des autres bâtiments débarquant des rescapés. Il y a beaucoup de soldats sud-africains et très peu de Français.

Parmi ceux-ci, le matelot René Romary, Camille Castan, le Quartier Maître Roland Contassot et Edouard Sabio, matelot charpentier. Ils ont été transférés d'une vedette surchargée sur un destroyer, avec difficultés en raison du vent qui s'est levé et de la houle.

Du haut d'une falaise qui surplombe le port, des gosses italiens leur lancent des pierres. Carrère monte le sentier à toute vitesse, les poursuit et en rattrape un à qui il inflige une raclée dont il se souviendra longtemps.

A l'issue de cette galopade, Carrère revient aux quais et enfin, il aperçoit son copain le grand Kid, et plusieurs autres Français.

Des informations incontrôlées circulent déjà : le torpillage

aurait causé plus de mille deux cents victimes, parmi les biffins hindous et sud-africains, cent cinquante marins français dont une dizaine d'officiers.

Mais tous les naufragés n'ont pas été rapatriés sur Derna. Philippe Baurès, par exemple, a été transbordé en haute mer sur le destroyer « Croome » qui rejoint directement Alexandrie.

D'autres bâtiments ont accosté d'autres petits ports de la Cyrénaïque, et des vedettes sont retournées directement à Benghazi d'où elles avaient appareillé pour escorter le convoi.

Le Lieutenant de Vaisseau Grollemund est recueilli à bord d'un destroyer américain. Il y a déjà à son bord des marins français, dont les Enseignes de Vaisseaux Ribuot et Grenier qui participent avec une embarcation au ramassage des naufragés. Cela dure des heures. Il y a tellement d'hommes embarqués que le destroyer paraît désemparé par la surcharge, le pont au raz de l'eau, et faillit couler plusieurs fois.

La côte à une quinzaine de kilomètres se voit de loin. Le commandant américain du bâtiment ne connaît pas sa position exacte. Il a suivi, jusque là, le convoi comme un petit canard suit sa mère cane.

La formation des capitaines de navires a été très sommaire aux Etats-Unis, nécessitée par les convois qui groupent chacun une centaine de navires dans la traversée de l'Atlantique. Il est même prévu une perte de dix pour cent par les sous-marins.

C'est pour cela que les navires transportant des troupes et du matériel de guerre précieux sont placés au centre du convoi. Les autres, qui transportent surtout des véhicules et des infrastructures d'équipement, sont placés sur les bords et en queue des convois : ce sont les appâts pour les sous-marins. Il n'est donc pas demandé aux commandants une formation de navigation très poussée.

A présent que le convoi est éparpillé, le commandant américain est pareil à un enfant perdu.

Il met douze heures pour rejoindre Derna, le port le plus proche, alors qu'il aurait pu l'atteindre en deux heures.

Le vent s'est levé. La nuit est claire en raison d'une demi-lune. La mer est maintenant démontée et le destroyer émerge à peine de l'eau. Il n'y a aucun feu pour se repérer, seulement une faible lueur des villages côtiers.

Heureusement, un avion britannique apparaît. Il allume ses feux de position en bouts d'ailes. Le pilote fait osciller les ailes et montre, plusieurs fois, la direction à prendre pour entrer dans le port de Derna. Le destroyer y parvient à deux heures du matin.

Derna est située à trois cents kilomètres à l'Est de Benghazi où le convoi a fait relâche il y a trois jours. C'est une jolie côte avançant largement sur le Nord en Méditerranée.

Des villes antiques, comme Cyrène, chantée par les poètes grecs, ont des vestiges d'une civilisation passée évoluée. Mais la ville est maintenant entièrement rasée. Le port n'a qu'une petite longueur de quai utilisable.

La guerre a dévasté le site. Les combats répétés entre l'Afrikakorps de Rommel, et les forces britanniques, ont fait cinq fois changer de camps la ville.

Tobrouk n'est qu'à deux cents kilomètres à l'Est, dans la direction d'Alexandrie qui est à un millier de kilomètres. A quatre-vingts kilomètres au Sud de Tobrouk, il y a la colline de sable de Bir Hakeim où des Français se sont victorieusement battus aux côtés de l'armée de Montgomery.

C'est à Derna que la majorité des rescapés du « Yoma » a été groupée.

Le Médecin Principal Carles, lui, est récupéré en compagnie d'une centaine de soldats hindous, d'une vingtaine de marins français avec le Lieutenant de Vaisseau Du Roscoat, à bord d'un destroyer britannique qui fait route sur Barce à deux cent vingt kilomètres à l'Est de Derna, pas très loin de Benghazi. Il est hospitalisé au Général Hospital n° 1. Il pense qu'on l'adresse à cet hôpital parce qu'il est médecin et qu'il peut être utilisé comme tel... mais il est considéré de suite comme un blessé et mis de force dans une chambre. Une discipline de fer règne dans cet hôpital britannique sous l'autorité d'une matrone.

Le Docteur Carles est privé du whisky de dix-sept heures, pour avoir eu l'audace de s'étendre sur son lit l'après-midi.

La Marine Royale donne neuf cigarettes par jour aux hospitalisés : elles lui servent de monnaie d'échange pour obtenir un minimum de linge.

Le Docteur Carles reste quelques jours à Barce avant d'être dirigé sur Benghazi par un petit chemin de fer de campagne qui n'est pas sans lui rappeler son précédent voyage d'Oran à Sfax.

Après quarante-huit heures dans Benghazi, où la préparation du débarquement en Sicile provoque une activité énorme avec le chargement des grands navires de débarquement LCT en chars, pièces d'artilleries, camions amphibies, il est conduit sur un camion GMC avec un convoi de troupes hindous à Tobrouk. Le voyage dure deux jours.

Des camions et des tanks détruits, abandonnés le long de la route défoncée, éventrée par les cratères d'obus, sont le témoignage des combats récents de l'armée Montgomery à la poursuite des troupes de l'Axe se repliant vers la Tunisie.

Des prisonniers italiens aménagent un immense cimetière.

Durant ce trajet inconfortable, le Docteur Carles et le Capitaine Du Roscoat ne possèdent comme plat pour les repas qu'une boîte de cigarettes « Players Navy Cut ».

Les marins français sont équipés, au départ, de pieds en cape en fantassins britanniques. Ils restent sous la tente à Tobrouk pendant vingt-quatre heures, pour embarquer à destination du Caire dans un train superbe et confortable, par la voie ferrée remise en service depuis la frontière égyptienne.

Ils apprennent qu'il y a quelques jours, environ quatre cents rescapés français du « Yoma » ont déjà pris le train pour l'Egypte. En effet, de Derna, les Français rééquipés en tenue kaki, prennent dès le matin du 18 juin la destination de Tobrouk en camions.

Ils laissent une cinquantaine de leurs camarades blessés, ou choqués, dans un hôpital de campagne où certains resteront plusieurs semaines.

A 14 H 15, dès leur arrivée, ils prennent le train en wagons de voyageurs jusqu'à Amrya, près d'Alexandrie, où ils parviennent dans la nuit du 19 au 20 juin. Ils montent à nouveau dans des camions GMC mais pour seulement une heure ou deux. Tout le monde est épuisé.

Le petit jour se lève : ils sont devant la rade d'Alexandrie.

Des bateaux de guerre aux pavillons tricolores sont mouillés devant eux, dans tous les azimuts.

Sur le quai, des officiers mariniers en tenue blanche impeccable, les interpellent, près de grosses embarcations et vedettes accostées où flottent les pavillons français.

— Embarquez, embarquez ! Venez sur la « Lorraine », le cuirassé le plus confortable pour faire une belle croisière autour de l'Afrique !

Ils sont invités comme pour monter sur un manège à la foire du Trône.

L'escadre française est en instance d'appareillage et il est absolument nécessaire de compléter les équipages insuffisants. Les officiers mariniers ont été délégués pour faire la retape auprès des rescapés du « Yoma », hirsutes, sales, poussiéreux et exténués.

L'Enseigne de Vaisseau Ribuot repère un maître principal et lui demande des explications. Il apprend que l'escadre est sous pression, que déjà des bâtiments ont appareillé, que la destination est le Maroc, mais en contournant l'Afrique par la Mer Rouge et le Cap.

Mais sur la « Lorraine », en particulier, il manque la moitié des équipages.

En quelques minutes, tout le monde est réparti sur les embarcations. Les quatre officiers utilisent la vedette de l'Amiral Godfroy qui les reçoit à bord de la « Lorraine ». Il y a des canots pour le « Duquesne », le « Tourville », le « Suffren » et le « Dugay-Trouin ».

Les torpilleurs « Basque », « Forbin » et « Fortuné », avec le sous-marin « Protée » ont déjà appareillé le 18 juin, leurs équipa-

ges complétés avec des effectifs venant des autres bâtiments. Rénovés et de splendide allure pour leur première mission après trois années d'immobilisation, ils escortent un convoi vers la Tunisie, avec transports de troupes et de matériel en vue du débarquement en Sicile.

Les marins du « Yoma » n'ont pas eu le plaisir de les voir. Ils sont littéralement absorbés par leurs nouveaux collègues des unités où ils prennent place.

Drouillac est stupéfait de monter à bord de la « Lorraine » par la coupée de l'amiral. Ils ont droit aux honneurs rendus par une musique sur le pont du cuirassé.

Tout le monde est vite logé à bord, soigné, nourri et même drogué de bons vins cachetés libanais.

A onze heures, après un cours repos et une douche, c'est l'appel avec enregistrement des noms, grades, spécialités : l'affectation définitive dépend de ces renseignements.

— Toi, qui es-tu ? ton matricule ? ta spécialité ? où as-tu fait ton cours ? avec qui ? quel était le nom de ton commandant ? tes précédents affectations ?...

Dans l'après-midi, c'est la distribution de beaux uniformes blancs, avec prises de mesure par les tailleurs, chaussures et sac complet. Chacun reçoit un pécule en livres égyptiennes.

Les canots conduisent au quai les rescapés encore sous le coup des émotions. Ils sont escortés dans la ville d'Alexandrie par les officiers mariniers, en vue d'effectuer les achats personnels avant l'appareillage.

A bord de la « Lorraine », on a besoin de deux enseignes. Ribuot et Grenier sont déjà au carré des officiers subalternes, en grande discussion.

L'Amiral Godfroy, très occupé par l'appareillage proche, les a brièvement reçu et n'a pu leur demander de détails. Il n'a consigné dans ses notes, concernant le naufrage du « Yoma » qu'un modeste passage qui laisse présager du désir d'oublier :

« Bientôt après, on m'annonça le départ de Tunisie du premier

gros détachement de marins, que nous attendions avec impatience. Hélas, il n'en parvint qu'une minorité jusqu'à nous. Très malheureusement, le transport britannique sur lequel ils avaient pris passage fut torpillé — ou coula sur une mine — devant Derna. Un grand nombre de ces marins périrent qu'il fut relativement long ensuite de remplacer.

La date de notre départ s'en trouve fâcheusement reculée ».

C'est bien laconique, erroné, écrit probablement à posteriori, et traduit déjà le peu d'importance accordé à ce drame.

Ce texte de l'Amiral Godfroy se trouve dans son ouvrage « L'aventure de la Force X à Alexandrie » dans lequel il justifie son attitude lors des trois années de l'immobilisation de son escadre.

Une importante erreur apparaît dans la conséquence du naufrage :

« un grand nombre de marins périrent qu'il fut relativement long ensuite de remplacer ».

Ces marins ne furent pas remplacés. Les rescapés du « Yoma » sont les derniers marins à rejoindre Alexandrie quelques heures avant l'appareillage de l'escadre française pour son tour d'Afrique. Ils n'ont nullement retardé la date de l'appareillage.

C'est l'Amiral Godfroy lui-même, par ses tergiversations et ses états d'âme, qui a mis un long temps pour rejoindre le combat de la libération de la France.

Le convoi du Médecin Principal Carles parvient à Alexandrie trois jours après le départ de l'escadre française. Les deux officiers et la vingtaine d'hommes qui le compose se trouve démunis, en panne dans la grande cité très vivante d'Alexandrie.

En attendant leur rapatriement vers l'Afrique du Nord, ils sont hébergés chez les Forces Françaises Libres qui disposent d'une grande bâtisse, où l'accueil est très cordial.

Les résidents français se révèlent extraordinairement accueillants et les rééquipent de pieds en cape.

Comme le rapatriement tarde à se réaliser, le Docteur Carles obtient une entrevue avec le chef d'Etat Major de l'Amiral anglais.

Vingt-quatre heures après, les Français en carafe embarquent sur un bateau atelier pour l'île de Malte, dont l'héroïque résistance pendant ces deux années a permis la préparation de l'offensive qui a rejeté les Allemands d'Afrique du Nord.

De Malte, le Docteur Carles et ses hommes rejoignent Bizerte. Là, lors d'une entrevue avec les autorités maritimes, dont deux amiraux, il se rend compte que tout le monde ignore le torpillage du « Yoma ».

Après un bref séjour à Bizerte, il rejoint Oran, par avion, un mois et demi après son départ pour ce voyage mouvementé.

Les rescapés du « Yoma », de leur côté, en embarquant sur les bâtiments de la Force X, ignorent tout de la longue immobilisation de cette escadre dans la rade d'Alexandrie et toutes les péripéties, les brimades, les épreuves et l'attitude digne des équipages au cours de ces trois années. Par contre, la présence du portrait du Maréchal Pétain dans les postes d'équipages les sidère.

Les discussions sont vives et même les bagarres éclatent sur les thèmes politiques devant l'incompréhension des nouveaux arrivés qui n'ont pas eu à subir ce genre d'épreuve. L'ordre est vite rétabli, car l'appareillage de la Force X est proche.

Le 24 juin, en fin d'après-midi, le « Duquesne », retenu pour une réparation au bassin, à la suite d'une amarre malencontreusement coincée dans une hélice, sort le dernier de la rade d'Alexandrie et se met à filer vingt-cinq nœuds vers le canal de Suez. Il rejoint l'escadre à Suez, partie le 22 juin au matin, c'est-à-dire le lendemain de l'arrivée des naufragés.

Le « Duquesne » est donc parti la veille de l'arrivée du Docteur Carles... A quelques heures près, il aurait pu rattraper l'escadre à Port Saïd ou à Suez.

La vie à la mer, à bord de leurs belles unités, permet à Drouillac et ses camarades d'oublier l'épreuve du naufrage pour une grande aventure. La croisière autour de l'Afrique va durer plus d'un mois et demi.

L'Amiral Godfroy hisse sa marque sur le rapide croiseur « Duquesne ».

Dans le golfe de Suez, l'escadre effectue quelques exercices d'entraînement avec les Britanniques.

Le « Suffren » et le « Dugay-Trouin » peuvent embarquer encore le 1er juillet à Suez « des retardataires venant d'Algérie, ou sortis au dernier moment de l'hôpital ».

Ce sont en réalité les quarante hospitalisés à Tobrouk, laissés par le contingent de quatre cents marins qui ont été dirigés avec une meilleure organisation que pour le groupe du Docteur Carles.

Au passage, lors des escales, l'escadre embarque des civils déportés et libérés dans les territoires, comme le Kenya où ils avaient refusé de se joindre aux forces françaises libres.

A Durban, au Cap, puis en Guinée, c'est la même opération. Ces personnalités, avec leurs familles, une fois rapatriés à Dakar, puis au Maroc, souffriront de leur fidélité à la France de Vichy, comme l'Amiral Godfroy lui-même lorsqu'il terminera son commandement en ayant rapatrié son escadre à Dakar le 18 août 1943.

Une aventure va suivre pour Drouillac et les marins du « Yoma » : celle du débarquement en Provence, le 15 août 1944.

La « Lorraine » se couvrira de gloire pour la précision de ses tirs : Drouillac n'en est pas peu fier, d'autant plus qu'il est entré dans les commandos de marine.

L'Enseigne de Vaisseau René Mouren, qui tient quelques notes sur un carnet, à partir du 18 juillet 1941, lorsque la Force X est neutralisée à Alexandrie, apporte des renseignements importants laissant entendre qu'avant le contingent de Drouillac, il y a eu deux autres contingents, d'environ cinq cents hommes chacun, qui sont venus compléter les effectifs de l'escadre désarmée.

Cela correspond à la note de l'Amiral Moreau adressée le 8 avril 1943, à l'Amiral Godfroy, déjà citée :

« Un détachement de mille neuf cent cinquante hommes est en voie de désignation pour la Force X, sous le nom de détachement A. J'espère que la jonction de la 6ème armée britannique avec les troupes du Sud Tunisien facilitera son acheminement vers Alexandrie… ».

Comment les deux contingents ont-ils été acheminés ?

Probablement de Casablanca, Alger et Oran par train jusqu'à Sfax, et de là, au retour d'un convoi qui a transporté troupes et matériel en Tunisie.

Et là, nous avons connaissance de deux rotations du « Yoma ».

D'autre part, Drouillac a reçu le témoignage de deux marins qui ont rejoint Alexandrie sur le « Yoma » et qui n'ont pas fait naufrage.

Il les prenait pour des farceurs.

Il est possible que le premier contingent provenait de Bizerte, après la capitulation des forces de l'Axe en Tunisie.

X

Quarante-cinq ans après

Marcel Drouillac a été blessé lors du naufrage du Yoma. Il a eu son bras meurtri en étant projeté en l'air par le souffle de l'explosion, et accroché par le rebord de la cale où il est retombé au fond. Sur le moment, la plaie et le muscle arraché ne le font pas souffrir. Il peut mouvoir son bras, nager et la cicatrisation est acquise dans le mois qui suit, alors qu'il est embarqué comme matelot canonnier à bord du cuirassé « La Lorraine ».

L'escadre de l'Amiral Godfroy fait le tour de l'Afrique pour rejoindre l'Atlantique. « La Lorraine », qui est restée immobilisée dans la rade d'Alexandrie pendant trois années, est dans l'obligation de relâcher à Durban et de quitter l'escadre.

Des réparations importantes doivent être effectuées à la machinerie. Les coussinets qui portent les arbres d'hélices sont devenus bruyants et provoquent des vibrations. Il faut passer en cale sèche et il n'y a qu'un grand bassin dans ce port d'Afrique du Sud, de la province de Natal.

Durban possède d'importants chantiers de construction navale. C'est le seul débouché vers l'Océan Indien dont l'origine remonte à l'exploitation des gisements aurifères de l'Afrique du Sud, vers 1890. Une grande ville indienne fournit une main-d'œuvre utile aux Britanniques dans le déploiement de leur effort de guerre à l'abri des attaques allemandes. Ils y construisent des chars et des véhicules militaires pour leurs propres armées.

La construction navale est assurée par les Américains qui ont mis en œuvre des moyens énormes pour la fabrication en série des « liberty ships », des « victory ships » et des chalands de débarquement.

La Lorraine rejoint Mers el Kebir en Algérie au mois de janvier 1944, après une escale à Dakar.

Drouillac, en passant sous l'île de Gorée, se rappelle beaucoup de souvenirs, les bons seulement, ceux des parties de pêche le long des plages de sable fin.

Le réarmement du cuirassé en pièces de DCA par les Américains lui permet de soutenir efficacement le débarquement de Provence en août 1944.

Drouillac, après sa démobilisation, assure des fonctions de directeur de chantiers d'adduction d'eau pour de nombreuses communes de France.

Lorsqu'il prend sa retraite, il veut se faire reconnaître les séquelles de sa blessure par les commissions de réforme des autorités maritimes. Il se rend compte de l'ignorance du naufrage dans les documents officiels. Il retrouve quelques camarades qui sont dans la même situation.

C'est alors qu'il fait passer son annonce dans l'hebdomadaire « Cols bleus » et qu'il fonde « l'Association Nationale des Anciens Combattants Naufragés du Yoma ».

Cela lui permet d'aider une cinquantaine de collègues qui se trouvent devant les mêmes difficultés que lui.

Pierre Bellemare, homme de télévision, présente dans son émission « Au Nom de l'Amour », le 15 décembre 1984, quatre naufragés du Yoma qu'il fait se rencontrer plus de quarante ans après.

C'est un spectacle arrangé pour faire croire à la surprise des retrouvailles, avec des interviewes auprès de personnes qui aident à la recherche. C'est difficilement crédible et peu spontané.

L'émission débute par la présentation de Jean Esposito, l'un des marins dont il est ici fait état du témoignage :

— « *Vous faîtes route vers Alexandrie pour rejoindre la flotte des Forces Françaises Libres* »...

L'Amiral Godfroy qui a toujours refusé de se rallier à De Gaulle, doit se retourner dans sa tombe !

« tandis que les hommes sautent à la mer, au mépris du danger, vous descendez dans votre cabine pour sauver votre collection de timbres. Vous remontez avec votre valise sur le pont et tandis que l'eau s'engouffre avec fracas dans les coursives. Des centaines d'hommes s'éloignent à la nage, d'autres qui ne savent pas nager appellent au secours. Le spectacle est hallucinant. Vous vous mettez à l'eau en poussant votre valise devant vous, vous gagnez un radeau où s'agrippent déjà quelques hommes. Là-bas, le Yoma s'enfonce dans la mer. Le naufrage aura duré sept minutes.

Combien de morts en sept minutes, Monsieur ? »

— « Plus de mille morts… »

Pierre Bellemare continue :

— « Le temps passe. Tout à coup, vous entendez une voix d'un copain. C'était une voix assez tonitruante d'un ami, Marcel Carrère, un toulousain.

Il nageait comme s'il prenait un bain dans une piscine, complètement décontracté.

Vous êtes heureux de le retrouver, parce que bien sûr ça fait plaisir de retrouver un ami qu'on a quitté depuis longtemps. »

Monsieur Bellemare a dû se tromper de fiche !

Esposito :

— « Depuis sept minutes exactement. »

Et Monsieur Bellemare continue :

— « et c'est alors que votre ami Marcel Carrère fait quelque chose que nul autre n'aurait pu faire. C'était un personnage.

Il y avait parmi les objets qui flottaient des cartes à jouer. Alors dans cet instant d'angoisse, au cœur de ce drame qui se déroule encore, sous vos yeux, devant cette poignée d'hommes grelottant de froid, que fait votre ami Marceau Carrère ?

Il ramasse une carte et il la tend, et il la rabat sur le radeau en disant : Atout ».

(gros rire de Bellemare — applaudissements du public).

Et toute l'émission se déroule sur le même ton enjoué, jusqu'aux retrouvailles fictives des deux hommes après une enquête à

Toulouse où Marceau Carrère a travaillé pendant vingt-cinq ans à « La Dépêche ». Deux autres naufragés sont là aussi. Même la carte à jouer sauvée du naufrage a été précieusement conservée. C'est la dame de pique, elle est très abîmée !

Le public aime ce genre d'émissions qui malmènent la vérité historique au profit du succès médiatique.

Drouillac n'a pas voulu participer à l'émission quand il s'est rendu compte que le réalisateur cherchait surtout à présenter un spectacle plutôt qu'à rendre service, comme veut le laisser croire son titre.

Plus sérieux est le parcours de Marcel Drouillac dans une vraie aventure de détective à la recherche des personnes disparues. Il se déplace aux adresses de ses anciens camarades qu'il arrive à se procurer par l'intermédiaire du bureau matricule de la Marine. Le service des archives de Vincennes lui permet de consulter le peu de documents qu'il possède sur cette affaire.

Il reçoit partout un excellent accueil.

Des veuves tiennent à lui montrer les photographies de leurs époux et à rapporter les anecdotes qu'ils leur ont racontées.

Que sont devenus les rescapés qui ont été retrouvés ?

L'un est devenu viticulteur dans les Alpes de Haute Provence. Philippe Baurès a servi dans l'industrie pétrolière à Berre.

Marcel Grougnet est entré dans la gendarmerie où il a atteint le grade d'Adjudant Chef.

D'autres sont restés dans la Marine Nationale. Certains ont fait carrière dans la pêche ou la marine marchande.

L'Enseigne de Vaisseau Ribuot est devenu Contre-Amiral.

L'Enseigne de Vaisseau Grenier est un industriel.

Le Lieutenant de Vaisseau Grollemund est devenu trappiste.

En 1961, Monseigneur Weber, évêque de Strasbourg, remet la rosette de la Légion d'Honneur au Révérend Père Basile qui n'est autre que l'ancien officier de marine Roger Grollemund, moine cistercien au couvent de l'Oelenberg.

L'évêque donne lecture des trois citations dont a été l'objet le

Révérend Père Basile durant la guerre, citations très élogieuses dont la dernière porte attribution de la Croix de Guerre avec étoile d'argent.

Il rappelle que troisième des treize enfants du Colonel Grollemund, originaire de Colmar, le jeune Roger Marie-Just Grollemund a suivi les cours de l'école navale de 1932 à 1934.

Il est à bord du « Dunkerque » lorsqu'éclate la seconde guerre mondiale. Il passe par l'école d'officiers canonniers de Toulon, puis est affecté à Dakar et rallie le « Jean Bart » à Casablanca.

Le 14 août 1947, le Capitaine de Corvette Grollemund entre au couvent de l'Oelenberg, situé à deux lieues de Mulhouse, aux portes de Reiningue. Il est devenu le Révérend Père Basile.

Dans une interview parue dans « L'Alsace Illustrée » le 3 mars 1961, à l'occasion de la remise de sa Légion d'Honneur, il fait le récit du naufrage.

Lorsque Marcel Drouillac le contacte, il regrette son jugement critique sur le comportement des anglais qui se trouvaient à l'avant du navire, et par soucis d'objectivité, il précise :

— « *Mon jugement est sans valeur. Comme nos marins, les Anglais ont dû rencontrer de grandes difficultés pour se sauver et les victimes ont dû avoir une fin tragique. J'ai parlé d'eux sans rien savoir en fait. Qu'ils me pardonnent.*

De même, les chiffres que j'ai avancés semblent tout à fait inexacts. J'aurais mieux fait de ne pas répondre à cette interview. « Histoire égale récit mensonger », disait un ami de mon père, Monsieur Gazier, mon récit aussi est plein d'inexactitudes. »

Dans son récit, le Père Basile pense qu'il y a seulement quarante marins qui manquent à l'appel et que les pertes ont été minimes. Il garde surtout un souvenir éprouvant du voyage en train en Afrique du Nord, qui a permis aux marins d'apprécier un peu trop le vin rosé des coteaux d'Algérie.

Il termine sa narration :

— « *Quant aux survivants, ils étaient à présent calmés, gentils, doux comme des agneaux... Rien de tel pour calmer les esprits d'une bonne douche* ».

Il ajoute un bref commentaire en tant que simple naufragé :

« Ce qui importe en de tels moments, c'est de prendre rapidement une salutaire décision. Beaucoup de mes camarades ont trouvé la mort, en cette matinée du 17 juin 1943, parcequ'ils ont oublié l'essentiel — sauver leur vie — pour essayer de sauver leur portefeuilles, un bijou de famille, pour tenter de s'habiller avant de se jeter à l'eau.

Songer à l'essentiel ! laissez l'argent, oublier les bijoux, négliger l'habit ».

(On se rappelle que le Lieutenant de Vaisseau Grollemund a été repêché tout nu).

Est-ce le marin ou le trappiste qui parle ?

Dans sa lettre à Marcel Drouillac en 1988, le Père Basile reprend son aventure personnelle du 17 juin 1943 :

« J'allais prendre une douche quand l'explosion se fit sentir. Instantanément, je compris ce qui arrivait et le verset 15 du chapitre 13 de l'Evangile de Saint-Marc me vint à l'esprit. Le voici :

« Quand vous verrez l'abomination de la désolation... (15), que celui qui sera sur la terrasse ne descende pas dans sa maison prendre ses affaires, et (16) que celui qui sera aux champs ne retourne pas en arrière prendre son manteau ».

Adrienne von Speyer, une mystique dirigée par le Père Urs von Baltazar écrit :

« La page d'Ecriture Sainte, que vous lisez aujourd'hui, est une lettre que Dieu vous adresse aujourd'hui à vous ; ce n'est pas un texte du passé, c'est un texte vivant, que l'Esprit Saint vous présente aujourd'hui pour vous éclairer et vous donner une force aujourd'hui. »

Ce fut mon cas le 17 juin 1943, quand Luc 13, 15 me vint à la mémoire. Ce verset m'indiquait le chemin à suivre. Ce n'est pas moi qui me suis tourné vers Dieu ; c'est lui qui m'a présenté ce verset.

Je remis ma culotte et la brassière de sauvetage ; je n'avais rien

pris d'autre, sauf une serviette et un morceau de savon, qui étaient maintenant inutiles. Je montais sur le pont supérieur où je devais, avec quelques hommes, mettre une embarcation à l'eau.

Dans l'escalier, je croisai un officier qui allait vers sa cabine chercher son portefeuille ou quelque souvenir : il n'est plus remonté.

Le bateau (équipage indou) était mal entretenu ; impossible de défaire le nœud des cordages à la main.

Le bateau enfonçait par l'arrière. Très vite, le pont supérieur fut atteint par la mer. Il ne nous restait plus qu'à sauter à l'eau quelques centimètres au lieu de dix mètres.

Je fus alors pris par un tourbillon qui me fit descendre en profondeur et je bus un bouillon en me disant : « c'est fini » ; mais aussitôt je fus projeté à la surface à cinquante mètres au moins du navire, qui était vertical et coula devant mes yeux entraînant des grappes d'hommes.

Le bateau avait disparu en sept minutes.

Pas loin de moi, à la surface de la mer bleue et calme, un officier anglais nageait en exprimant sa satisfaction : « quel beau temps pour nager » (humour anglais).

J'étais maintenu à la surface par ma brassière et un morceau de bois auquel je m'accrochais. A aucun moment, je ne ressentis de crainte. La grâce me soutenait sans que je m'en doute.

Quelques temps après, je ne sais si ce fut un quart d'heure ou une heure, une vedette vint près de moi et on m'aida à monter à bord. Le soir, nous arrivâmes au port de Derna. Des militaires anglais nous reçurent et nous donnèrent une tasse de thé chaud et une couverture.

Le lendemain, nous reçûmes des vêtements kaki et à Alexandrie, nous pûmes acheter ce qui nous manquait, pour moi avant tout un bas à varices pour ma jambe gauche.

J'embarquai sur la « Lorraine ». Nous fûmes reçus par l'amiral et on ne parla plus de l'aventure tragique que nous avions vécue, de sorte que je n'ai rien su de précis.

Nous fîmes le tour de l'Afrique par le sud et arrivâmes enfin à Mers el Kebir où l'on prépara le débarquement du 15 août 1944 dans le sud de la France.

Quand je fus à Oelenberg, des personnes croyaient que j'avais fait un vœu lors du naufrage, promettant de devenir trappiste si j'étais sauvé. Il n'en fut rien. Je n'y ai pas songé. C'est le Seigneur qui m'attira à lui et me montra le chemin. Je ne ressentis l'appel à la vie monastique qu'à Mers el Kebir pendant l'hiver 43-44.

Le Seigneur ne révèle son plan sur nous que petit à petit. Il désire notre confiance, notre abandon à sa Providence. Donne-nous notre pain quotidien ».

Nous avons effectué une visite au musée naval de Grennwich dans la banlieue de Londres, pour compulser les archives britanniques de la guerre navale. Débarquant du bateau mouche, près du collège naval royal, le musée national maritime nous accueille dès le pavillon de la Reine pour nous faire défiler l'histoire navale de l'Angleterre qui se résume à des victoires continues sur les Français.

Les défaites sont ignorées.

Il faut avoir le cœur bien accroché et oublier son honneur de marin français.

Pour mieux dominer le monde de leur île, les Anglais ont toujours voulu être les plus forts sur les mers. Ils ont toujours voulu limiter les flottes des autres, Allemands, Hollandais, Espagnols ou Français.

C'est pour cela qu'ils ont fait perdre sur terre la première manche de la guerre en 1940. Seul a été réussi le rembarquement de leurs troupes à Dunkerque, avec l'aide de la marine française, intacte et invaincue grâce à la prévoyance de son chef, l'Amiral Darlan.

L'Amiral Darlan a arraché le maximum de tonnage alloué à la France, pendant que l'Allemagne s'armait lors des conférences de désarmement qui se déroulaient justement à Grennwich.

Darlan raconte lui-même dans ses notes que lors de ces confé-

rences à Londres, qu' « il fallait avoir un certain estomac devant la fresque représentant la bataille de Trafalgar sur un côté et celle représentant Waterloo sur l'autre ».

Hélas, les massacres de Mers el Kebir, de Dakar, les brutalités contre les équipages du Surcouf et des bâtiments réfugiés en Angleterre en 1940, ont prouvé que les Britanniques n'ont jamais eu confiance dans la parole des marins français : Darlan, qui avait envisagé le passage de la flotte française en Angleterre, au Canada, aux U.S.A. et en Afrique du Nord, avait donné sa parole qu'elle ne tomberait pas aux mains des Allemands.

Ces tristes événements ont confirmé que le grand ennemi de la Marine Française était bien la perfide Albion.

Comment ne pas comprendre alors, dans l'histoire du Yoma, le mépris dont ont été l'objet les marins français qui rejoignaient la Force X et le désir de passer sous silence cette affaire ?

Le Yoma fut le dernier transport de troupes coulé en Méditerranée par un sous-marin des forces de l'axe.

Le Docteur David Perrins d'Oxford nous a procuré les extraits de registres de la Lloyd's et une photo du Yoma.

C'est avec une sécheresse toute administrative que l'on lit la fiche du Yoma dans le dictionnaire des « désastres en mer durant l'âge des vapeurs, incluant les voiliers et les bâtiments de guerre perdus en action », 1824-1962 par Charles Hocking :

« *Le paquebot Yoma, Capitaine Georges Patterson, était utilisé en Méditerranée comme un transport auxiliaire. Le 17 juin 1943, lors d' un convoi venant de Benghazi, il a été torpillé et coulé par un sous-marin allemand. Le Capitaine Patterson, vingt-neuf membres de l' équipage, trois canonniers et quatre cent cinquante et un militaires ont disparu.* »

De son côté, Jurgen Rohwer, dans un relevé des bâtiments coulés par les sous-marins allemands (et italiens) lors de la guerre 1939-1945, signale à la date du 17 juin que le paquebot Yoma de huit mille cent trente et un tonneaux de jauge brut a été coulé par 33°03 Nord/ 22°04 Est par un sous-marin non identifié.

Le bilan du naufrage du Yoma, établi quarante cinq ans après par Marcel Drouillac, peut être considéré comme proche de la vérité.

Sur les six cent soixante quinze marins français qui ont embarqué sur le Yoma, il y a quarante huit disparus dans le naufrage. Il faut ajouter quatre cent cinquante et un militaires britanniques du contingent d'environ mille cinq cents hommes qui partaient au repos après avoir participé à la campagne de Cyrénaïque, repoussant hors de Tunisie les forces de l'Axe. Il y a encore vingt-neuf membres de l'équipage, dont le Capitaine Georges Patterson, et trois canonniers de la Marine Royale qui sont portés disparus.

Ce qui fait un total « officiel » de cinq cent trente et un hommes perdus dans le naufrage sur un chiffre approximatif de deux mille deux cent quarante cinq hommes, équipage compris.

Il est très difficile de vérifier ces chiffres. D'abord parce que, pour le contingent de marins français, l'opération était secrète et que l'on n'a trouvé aucun document officiel dans les archives.

La période de réorganisation des forces françaises après le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord de novembre 1942, n'a pas permis de constituer des états d'effectifs précis.

Au fur et à mesure que Drouillac poursuit son enquête, il retrouve des camarades qui n'étaient pas inscrits sur les listes. Il lui a fallu beaucoup de dévouement pour faire homologuer sur les livrets matricules des marins, le signalement de leur passage sur le Yoma. Pour les disparus, il n'a été homologué que ceux dont les familles ont fait des recherches : il y a probablement des oubliés. Ce sont ceux qui n'ont été recherchés par personne, dont personne ne s'est préoccupé ou qui ne sont pas restés dans les souvenirs de leurs camarades.

Cette aventure démontre le comportement digne et même héroïque des marins français. L'on sait les séquelles psychologiques qui marquent les individus dans ces événements.

Les conséquences lointaines ne sont pas négligeables. Après une attitude d'agressivité envers les sauveteurs, l'impatience, la surestimation des forces, succède une réaction dépressive que l'on retrouve durant toute la vie du rescapé.

Sentiment de culpabilité après la colère, due à la perte, à l'injustice, qui provoque un psychisme que l'on retrouve quarante cinq ans après.

C'est ce que les psychiatres appellent la névrose traumatique qui atteint les naufragés pour toute leur vie.

C'est pour cela qu'il conviendrait de reconnaître une invalidité à tous les naufragés, du même ordre que celle reconnue aux déportés et internés.

Le naufrage du Yoma est, au fond, une histoire toute simple au milieu d'événements complexes.

C'est la petite histoire de braves garçons qui voulaient servir leur patrie et qui rêvaient de grands voyages sur les mers.

Toulon janvier 1988
mars 1989

MISES AU POINT

L'Amiral René Sabatier de Lachadenède, président de la délégation régionale de la commission d'Histoire Maritime, dont le siège est à la Chambre de Commerce de Marseille, m'a fait très justement remarquer, entre autres, deux faits que je tiens absolument à mettre au point.

Je parais critiquer l'amiral Godfroy qui aurait tardé pour se joindre au combat pour la libération de la France.

Ce n'était pas du tout dans mon intention.

Les travaux de remise en état de la Force X pour appareiller ont été longs en fonction surtout des moyens britanniques limités à Alexandrie.

L'amiral Godfroy est quand même le seul à avoir évité le sabordage de son escadre.

Il en avait pourtant reçu l'ordre de Laval.

Il a ainsi permis à son escadre de participer à la libération de la France.

Son débarquement prématuré à Dakar, au retour du tour d'Afrique est une injustice que le Général de Gaulle a reconnu dans une lettre mise en annexe au livre de l'amiral Godfroy déposé à la bibliothèque du port de Toulon et publiée dans notre ouvrage.

La deuxième critique de mon éminent collègue de l'Académie du Var concerne l'enseigne de vaisseau d'Estienne d'Orves.

Je ne veux nullement diminuer la gloire de ce héros, véritable saint de la Résistance.

L'héroïsme de Trolley de Prévaux est identique, mais sa gloire a été moins célébrée. C'est ce que j'ai voulu faire remarquer.

❖

Monsieur Marcel Drouillac à qui j'avais confié mon premier manuscrit a été profondément ému de revivre son aventure. Il fait des réserves sur l'authenticité de certains faits le concernant personnellement.

Mais je fais remarquer que j'ai utilisé les documents qu'il m'a donnés ou les déclarations qu'il m'a faites, enregistrées sur magnétophone.

❖

Monsieur Yvon Chotard, Président Directeur Général des Editions France-Empire, à qui j'ai proposé l'édition de cet ouvrage, et qui m'avait édité entre autres « La Médecine Bleue », m'a adressé le 25 août 1989 la lettre suivante :

« Cher Monsieur,

Ma présence à Paris au mois d'août m'a amené à lire personnellement avant tout lecteur votre manuscrit. L'épisode est intéressant et vous le traitez avec habileté en le restituant dans l'actualité de l'époque, mais cela reste un épisode qui quarante cinq ans après pourrait justifier plus d'un article dans une revue que d'un livre.

Il ne vous a pas échappé que votre texte est très court (1) et je ne pense pas que nous puissions atteindre les deux mille exemplaires nécessaires pour couvrir les frais de fabrication.

S'il en était autrement et si par exemple une association pouvait le prendre en charge, nous serions prêts à revoir le problème.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en mes sentiments les meilleurs.

Signé : « Yvon Chotard, Président Directeur Général ».

J'ai pensé qu'il fallait éditer cet ouvrage ne serait-ce que pour la mémoire historique.

J.H.B.

---

(1) Est-ce un défaut ?

Addenda du Vice-Amiral GODFROY
à son livre « *L'Aventure de la Force X à Alexandrie* »

I — Par un arrêt du 1er avril 1955, le Conseil d'Etat a annulé catégoriquement, pour abus de pouvoir, le décret, signé Charles de Gaulle, m'ayant mis à la retraite d'office, le 10 décembre 1943.

Le temps ayant passé, je dus me contenter du sort des officiers généraux ayant dépassé la limite d'âge, c'est-à-dire d'être placé dans la deuxième section du cadre actif. C'était d'ailleurs, pour moi, la seule satisfaction qui comptât.

II — J'ai eu la surprise, vers la même époque, de recevoir du Général de Gaulle, la lettre suivante répondant à une note politique de moi, écrite à l'instigation de messieurs Le Provost de Launay et Philippe Barrès, après une réunion amicale à déjeuner, au cours de laquelle la question de la C.E.D. avait été discutée entre nous.

LE GÉNÉRAL DE GAULLE 31 AOÛT 1954

Amiral

Je tiens à vous dire quelle satisfaction j'ai éprouvée en lisant votre lettre. Sans doute suis-je heureux de savoir que vous êtes de mon avis en ce qui concerne la défunte C.E.D. Mais, surtout, je suis frappé par la hauteur d'âme dont vous faites preuve quant aux événements de naguère et aux blessures qu'ils vous ont causées.

Cette élévation d'esprit est assez rare pour qu'on la salue quand elle se manifeste. C'est ce que je fais Amiral, en ajoutant ceci :

Dans le drame de 40, étant donné que vous n'aviez pas cru devoir, alors, vous soustraire à la hiérarchie « formelle », (ce que j'ai, vous le savez, déploré), il est de fait, cependant, que la flotte d'Alexandrie a été gardée par vous dans des conditions telles qu'elle a pu, en définitive, combattre glorieusement pour la France. Dans mes mémoires de guerre, que je suis en train d'écrire, je ne manquerai pas de le souligner.
Veuillez croire, Amiral, à ma haute et très distinguée considération.

C. de Gaulle.

BIBLIOGRAPHIE

Karl ALMAN : « *Les Loups gris dans la mer bleue* »
Presses de la Cité

Jean-Jacques ANTIER : « *La Bataille de Malte 1940-1943* »
Presses de la Cité

Commandant AUGER : « *D'Eléphant à éléphant* », aventure de la promo 39 de l'Ecole Navale - Editions France Empire

Colonel de BARDIES : « *La Campagne de 39-40* »

Général CATROUX : « *Dans la bataille de Méditerranée 1940-1944* » - Julliard

Louis-Ferdinand CELINE : « *Les Beaux draps* », p. 13,15. *Chronique du XXème Siècle* - Larousse

Hervé COUTEAU-BEGARIE et Claude HUAN : « *Darlan* »
Fayard - 1989

Georges DEBAT : « *Marine oblige* » - Flammarion 1974

Christopher DOLSON, Ronald PAYNE, John MILLER : « *La Nuit la plus cruelle* » - Editions France Empire

Catherine d'ETCHEA : « *La Mystérieuse Force X* »
Miroir de l'Histoire n° 319, Oct 1980

L. FORCE : « *Aspect psychologique du naufrage* »
Bulletin de l'Amicale Santé Navale n° 71, Déc 87

Jean GALTIER-BOISSIERE : « *Histoire de la guerre 1939-1945* » - Crapouillot

Charles de GAULLE : « *Mémoires de guerre : l'unité 1942-1944* »
tome II.

Vice-Amiral GODFROY : « *L'Aventure de la Force X à Alexandrie 1940-1943* » - Plon

Ch. HOCKING : « *Dictionary of disasters at the sea during the age of steam 1824-1962* » (Vol II M to Z)
Borough Librarian of Acton Middlesex, England

KAMMERER : « *Une semaine dans le Monde* » Juillet 1948
(publication)

W. LANGER : « *Le Jeu américain à Vichy 1948* »
LLOYD'S : *Registre n° 86919 N° officiel* 160ZZ5 Lettres code : GJKS
Edmond MOREAU : « *L'Odyssée d'un transport pétrolier 1941* » (non publié)
H. REGGNI : « *La diaspora sfaxienne* »
Terence ROBERTSON : « *Sous-marin d'attaque* » Editions France Empire
Victor de SANCTIS : « *Les Maïas du Prince Borghèse* » 4ème Mercredi de la Nouvelle Espérance 1978
P. SANDHAL : « *De Gaulle sans képi 1948* »
Capitaine de Frégate Georges STITT : « *La Campagne de Méditerranée 1940-1943* » - Payot

REMERCIEMENTS

Nous remercions ceux qui nous ont apporté aide ou témoignages :

le Dr David Perrins, ancien médecin de la Royal Navy (Oxford)
l'Amiral Sabatier de Lachadenede, de l'Académie du Var
Le Dr Bois
le Commandant et Madame Bellissen
le Commandant Mouren, de l'Académie du Var
Monsieur Marcel Grougnet
Monsieur Philippe Baurès
le Service de la Matricule au Fort Lamalgue (Toulon)
le Service Historique de la Marine (Vincennes)
la Bibliothèque du Port de Toulon
le Commandant Roger Grollemund, Père Basile (†)
le Contre-Amiral Ribuot
le Dr Carles
Monsieur Marcel Drouillac qui a recueilli les témoignages d'anciens naufragés du Yoma :

Monsieur Roland Contassot,
Officier en Chef des Equipages
Monsieur Camille Castan, Second Maître
Monsieur Jean Esposito
Monsieur Gaston Tanot
Monsieur Julien Thépin
Monsieur Jean Rouge
Monsieur Raymond Vivier
Monsieur Edouard Sabio
Monsieur Marie-Ange Lefebvre, Second Maître
Monsieur René Romary

Monsieur Jean Quéré
Monsieur Fernand Giordanengo
Monsieur Aimé Pujo
Monsieur Marceau Carrère
Monsieur Joseph Grimaldi
Monsieur Jean-Pierre Harauchamp
Monsieur Guy Couly
Monsieur Charles Bénédetti
Monsieur Victor Réa
Monsieur Jean Meynard
Monsieur Paul Robert
Monsieur Maurice Collot
Monsieur Maurice Fortin
Monsieur Marcel Arsan
Monsieur Louis Schivo
Monsieur André Foure
Monsieur Marcel Combalat (décédé)

et de : Madame Veuve René Le Guen
Madame Veuve Pierre Clouard

MARINS FRANÇAIS DISPARUS

lors du torpillage du YOMA le 17 juin 1943
(liste établie le 5 février 1944 à Alger)

DISPARITIONS CONSTATÉES	
GAZO PAUL	Mlot ss spec.
DISPARITION NON CONSTATÉE	
DELAGE HENRI, Jacques, François	Cap. de Corvet.
CALVEL Léonce, Edouard, Auguste	Lieut. de Vais.
FOUSSIER O,R,L,A	Ing.Méc. 1ère Cl.
RUIZ Roland, Antonio	Id
GOUDCHAUX Jean	Ens. Vais. 1ère Cl.
PLESSIS Charles, Léon	Id
THUILLIER J.	Id
LAR F.M.	Ens. Vais. 2ème Cl.
SARFATI A.G.	Aspir. Mécanic.
LE GUEN René	Sec. Mtre Can.
MERRET Jacques	Sec. Mtre Timon.
QUINQUIS Albert	Sec. Mtre cann.
SAILIOU Jean	Sec. Mtre Mécan.
ALAVERT Jacques	Mlot ss spéc.
BADEROT Adrien	Quart. Matre Can.
CAUDRON Olivier	Mlot ss spéc.
CHAUVEAU Lucien	Id
COMBALAT Marcel	Mlot can.
COURTINE Norbert	Mlot mécanicien
DUPONT Georges	Quart. Mtre Can.
FLOCH Hervé	Quart. Mtre Chauf.

GRIMAL Louis	Quart. Mtre Tim.
GUERINEAU Rémy	Mlot ss spéc.
HADJ Hacène	Id
HUMBERSOT Luc	Mlot sans spéc.
JACOB Jean	Quart. Mtre méc.
JAOUEN Jean	Maître mécan.
KERLEGUER Jean	Quart. Mtre can.
KERSCAVEN Yves	Mlot ss spéc.
LE CANN François	Maître fourrier
LE GOFF Roger	Quart. Mtre Red.
MANIER René	Mlot ss spéc.
MERCKEL Robert	Mlot timonier
MERSIER Jean	Mlot sans spéc.
MEUDIT Georges	Quart. Mtre Red.
MORIN Frnaçois	Mlot sans spéc.
NADE René	Mlot sans spéc.
PETIT Georges	Quart. Mtre Torp.
PINEL André	Mlot mécan.
PRIOUL Francis	Quart. Mtre Fus.
ROUANET Pierre	Mlot mécanicien
SAUTIERE Paul	Quart. Mtre can.
SEIGNE Maurice	Mlot sans spéc.
SORRENTINO Michel	Id
TOURNEUR Narcisse	Id
TREUVIL François	Id
VARACHE Georges	Mlot chauffeur
YVEN Alain	Mlot canonnier

Observation : cette liste s'est révélée incomplète

SEULE LETTRE OFFICIELLE RELATANT LE NAUFRAGE DU YOMA

Lettre adressée à monsieur Marcel DROUILLAC

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 20 décembre 1971, voici les renseignementz que je suis en mesure de vous donner sur le naufrage du « YOMA ».

Ce paquebot-transport de troupes (8.000 T.) avait à son bord un détachement de la Marine Française composé de 570 Officiers, Officiers-Mariniers et Marins destinés à la Force X à Alexandrie.

Le « YOMA » faisait partie d'un convoi de 12 bâtiments escorté par 8 bâtiments de guerre (escorteurs et dragueurs).

Le jeudi 17 juin 1943 à 07 h 40 alors qu'il se trouvait au large d'Appolonia (région de Derna), le « YOMA » fut atteint par une torpille lancée probablement par un sous-marin italien ; le paquebot coula en moins de 10 minutes.

Etant donné la rapidité du naufrage, le nombre très élevé de passagers embarqués (environ 2000 hommes) et les conditions très difficiles d'évacuation, les pertes en vies humaines occasionnées par ce naufrage furent particulièrement importantes ; on estime à environ 200 hommes les pertes subies par le détachement français.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Contre-Amiral (C.R.) FRICHE
Chef du Service Historique de la Marine

Abbaye d'Oblenberg
Reiningue

Le naufrage du YOMA le 17 juin 1943

Complément à l'article paru le 3 mars 1961 dans l'Alsace illustrée. Essai d'objectivité

L'article du 3.3.61 a paru à l'occasion de ma décoration comme officier de la Légion d'Honneur par Monseigneur Weber, évêque de Strasbourg.

I — Il faut dire d'abord que la rosette de la Légion d'Honneur n'a rien à faire avec le naufrage du 17 juin 1943. Elle est simplement la reconnaissance officielle de loyaux services dans la Marine Nationale.

II — Après avoir été informé tout récemment par M. DROUILLAC Marcel de Saint-Mandrier sur Mer des circonstances tragiques dans lesquelles se sont trouvés nos marins lors du torpillage du YOMA, je dois reconnaître combien j'ai été préservé par la Providence à ce moment-là. La main de Dieu était là pour me conduire.

III — Mon jugement du 3 mars 1961 sur le comportement des Anglais qui se trouvaient à l'avant du navire est sans valeur. Comme nos marins ils ont dû rencontrer de grandes difficultés pour se sauver et les victimes ont dû avoir une fin tragique. J'ai parlé d'eux sans rien savoir en fait. Qu'ils me pardonnent.
De même, les chiffres que j'ai avancés semblent tout à fait inexacts. J'aurais mieux fait de ne pas répondre à cette interview. « Histoire égale récit mensongé », disait un ami de mon père, M. Gazier. Mon récit aussi est plein d'inexactitudes.

Mon aventure personnelle le 17 juin 1943

J'allais prendre une douche quand l'explosion se fit sentir. Instantanément, je compris ce qui arrivait et le verset 15 du chapitre 13 de l'Evangile de St-Marc me vint à l'esprit. Le voici : « *Quand vous verrez l'abomination de la désolation*... (15), *que celui qui sera sur la terrasse ne descende pas dans sa maison prendre ses affaires, et* (16) *que celui qui sera aux champs ne retourne pas en arrière prendre son manteau* ».

Adrienne von Speyer, une mystique dirigée par le Père URS von Baltazar écrit : « *La page d'Ecriture Sainte, que vous lisez aujourd'hui, est une lettre que Dieu vous adresse aujourd'hui à vous ; ce n'est pas un temps du pasé, c'est un texte vivant, que l'Esprit Saint vous présente aujourd'hui pour vous éclairer et vous donner une force aujourd'hui.* »

Ce fut mon cas le 17 juin 1943 quand Luc 13, 15 me vint à la mémoire. Ce verset m'indiquait le chemin à suivre. Ce n'est pas moi qui me suis tourné vers Dieu ; c'est lui qui m'a présenté ce verset. Je remis ma culotte et la brassière de sauvetage ; je n'avais rien pris d'autre, sauf une serviette et un morceau de savon, qui étaient maintenant inutiles. Je montait sur le pont supérieur où je devais, avec quelques hommes mettre une embarcation à l'eau. Dans l'escalier je croisai un officier qui allait vers sa cabine chercher son portefeuille ou quelque souvenir ; il n'est plus remonté. *Le bateau (équipage hindou) était mal entretenu ; impossible de défaire le nœud des cordages à la main.* Le bateau enfonçait par l'arrière ; très vite le pont supérieur fut atteint par la mer ; *il ne nous restait plus qu'à sauter à l'eau quelques centimètres au lieu de dix mètres.* Je fus alors pris par un tourbillon, qui me fit descendre en profondeur et je bus un bouillon en me disant « c'est fini » *mais aussitôt je fus projeté à la surface à 50 m au*

moins du navire, qui *était vertical* et coula *devant mes yeux* entraînant des *grappes d'hommes*. Le bateau avait disparu en *7 minutes. Pas loin de moi à la surface de la mer bleue* et calme un officier anglais *nageait en exprimant sa satisfaction* : « quel beau temps pour nager ! » (humour anglais).
J'étais maintenu à la surface par ma brassière et un morceau de bois auquel je m'accrochai. A aucun moment je ne ressentis de crainte. La grâce me soutenait sans que je m'en doute. Quelque temps après, je ne sais si ce fut un quart d'heure ou une heure, une vedette vint près de moi et on m'aida à montr à bord. *Le soir nous arrivâmes au port de DERNA*. Des militaires anglais nous reçûmes et nous donnèrent une tasse de thé chaud et une couverture. Le lendemain nous recûmes des vêtements kaki, et à Alexandrie nous pûmes acheter ce qui nous manquait, pour moi avant tout un bas à varices pour ma jambe gauche. J'embarquai sur la Lorraine ; *nous fûmes reçus par l'amiral et on ne parla plus de l'aventure tragique que nous avions vécue, de sorte que je n'ai rien su de précis*. Nous fîmes le tour de l'Afrique par le sud et arrivâmes enfin à Mers el Kebir où l'on prépara le débarquement du 15 août 44 dans le sud de la France.
Quand je fus à Oelenberg des personnes croyaient que j'avais fait un vœu lors du naufrage, promettant de devenir trappiste si j'étais sauvé. Il n'en fut rien. Je n'y ai pas songé. C'est le Seigneur qui m'attira à lui et me montra le chemin. Je ne ressentis l'appel à la vie monastique qu'à Mers el Kébir pendant l'hiver 43-44.
Le Seigneur ne révèle son plan sur nous que petit à petit. Il désire notre confiance, notre abandon à sa Providence. Donne-nous notre pain quotidien.

Ph. Basile
Grollemund RMJ

Témoignage du Capitaine de Vaisseau (H.) GROLLEMUND (Père BASILE) 1985

CARACTÉRISTIQUES DU « YOMA »
d'après les registres de la LLOYD'S

Registre de la LLoyd's n° 86919
N° officiel 160ZZ5
Lettres-code GJKS

Alimenté en pétrole
Possède 2 ponts
Possède un goniomètre sans fil

Tonnages (jauge) selon la norme écossaise (1 t. = 2,83 m^3)
Jauge brute : 8139 tx
Jauge nette : 5019 tx
Jauge sous le pont : 6903 tx

Construit en 1928 par la W. Dennyc Bros Ltd (brothers) à Dumbarton
Propriétaire : la British and Burmese SN C° Ltd (anciennement P. Henderson and C° Mgrs)

Dimensions :
Longueur : 460,3 ft (151,9 m)
Largeur : 61,2 ft (20,2 m)
Tirant d'eau : 31 ft (10,3 m)
Hauteur à la poupe : 53 ft (17,5 m)
Hauteur 3ème passerelle : 187 ft (61,7 m)
Hauteur au gaillard d'avant : 51 ft (16,8 m)

Port d'attache : Glasgow

Le navire possède des caissons de ballastage (ballasts à eau)

Moteur à 4 temps

Puissance nominale : 55 ch à vapeur G 13

Dimensions :
Diamètre des pistons : 28,5 inches, 40,5 inches, 58 inches
Longueur des pistons : 84 inches, 60 inches

Puissance nominale : 5577 chevaux vapeur français

LISTE DES RESCAPÉS RETROUVÉS EN 1988

1 — Officiers :

Capitaine de Corvette GROLLEMUND Roger (décédé en 1991)
Médecin Principal CARLES
Lieutenant de Vaisseau DU ROSCOAT
Enseigne de Vaisseau RIBUOT
Enseigne de Vaisseau GRENIER

2 — Equipage :

CONTASSOT	Roland
BAURES	Philippe
GRIMALDI	Joseph
CASTAN	Camille
THEPIN	Roger
GROUGNET	Marcel
GIORDANENGO	Fernand
QUERE	Jean
ROMARY	René
LEFEBVRE	Marie-Ange
SABIO	Edouard
TANOT	Gaston
PUJO	Aimé
VIVIER	Raymond
ROUGE	Jean
ESPOSITO	Jean
BENEDETTI	Charles
CARRERE	Marceau

COLLOT	Maurice
FORTIN	Maurice
HARAUCHAMP	Jean-Pierre
ARSAN	
SCHIVO	Louis
LE DOHER	
REA	Victor
ROBERT	Paul
DETHON	Raymond
CLOUARD	Pierre
COMBALAT	Marcel
LE GUEN	René Marie
COULY	Guy
VICTOR	René
FOURE	André
MAINARD	Jean
SALVY	Jean
MORIN	François
FILOT	Raymond

Observation :
Cette liste est incomplète.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos 7
I — 33°03 Nord par 22°04 Est 11
II — Engagez-vous dans la Marine 21
III — La batterie de Gorée 31
IV — Le virage de Cuti 43
V — Le Force X attend ses équipages 51
VI — Omnibus pour la Tunisie 59
VII — Embarquement à Sfax 77
VIII — Torpillage et naufrage du Yoma 89
IX — Les rescapés rejoignent la Force X 101
X — Quarante-cinq ans après 113
Mises au point 124
Addenda du Vice-Amiral GODGROY 126
Bibliographie 129
Remerciements 131
Marins disparus (liste du 5 février 1944) 133
Témoignages 135
Caractéristiques du Yoma 139
Liste des rescapés retrouvés en 1988 141
Illustrations (photographies et dessins) 145

CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUE

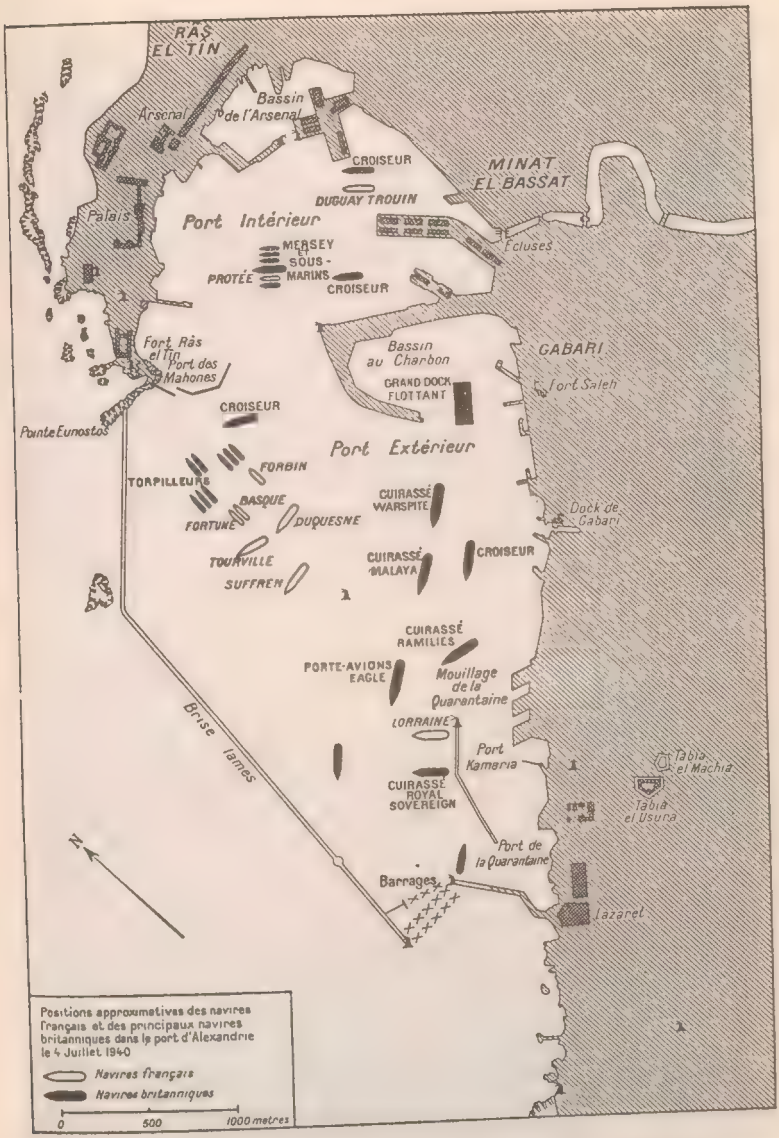
page 145	:	Sicluna - U.S. Navy
page 146	:	National Maritime Museum Greenwitch Fox photos
pages 148-149	:	Photothèque TALLANDIER
page 150	:	Bois - Droits réservés
page 151	:	Droits réservés
page 153	:	Bapty - Imperial War Museum

Ce n'est pas une gare, mais un enchevêtrement de rails arrachés avec ... entonnoirs de bombes au milieu des locomotives éventrées et wagons couchés

On va s'embarquer ici. Le paquebot mixte a fière allure avec sa cheminée droite

Le « YOMA »

Convoi en Méditerranée



Plan des positions des bâtiments de la force X en rade d'Alexandrie en Juillet 1940, annonté par l'Amiral GODEFROY.

L'escadre de la Méditerranée orientale est ancrée en rade d'Alexandrie
Mai 1940

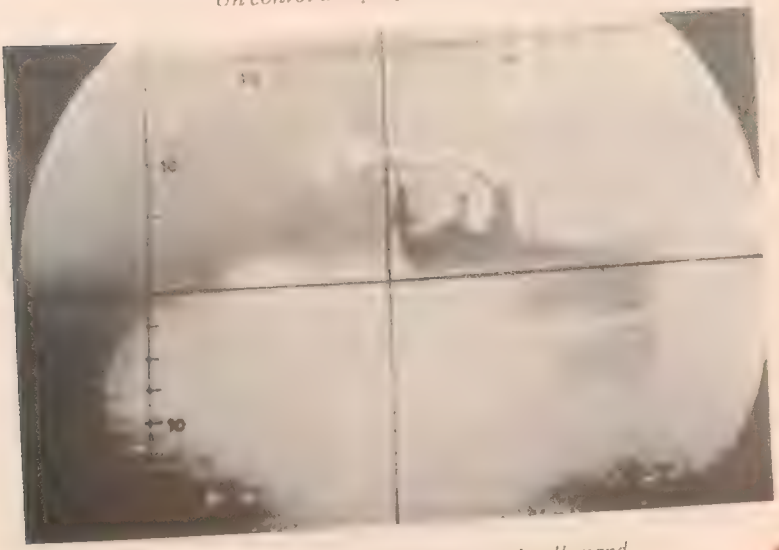
Le Dugay-Trouin, le Fortuné et le Protée en baie d'Alexandrie

Dans la mâture du Tourville. Au fond : le Duquesne et le Basque.
Baie d'Alexandrie

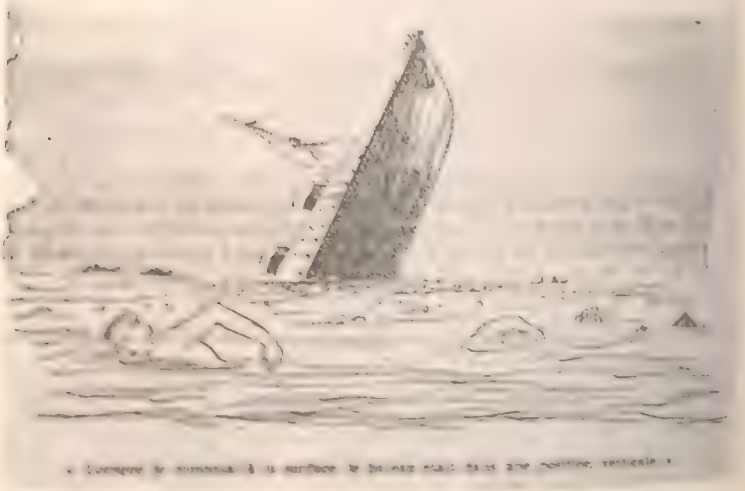
Le YOMA quitte le port d'Alexandrie pour son dernier voyage (Mai 1943)

La pièce de 100 sur l'arrière du YOMA

Un convoi attaque par un sous-marin



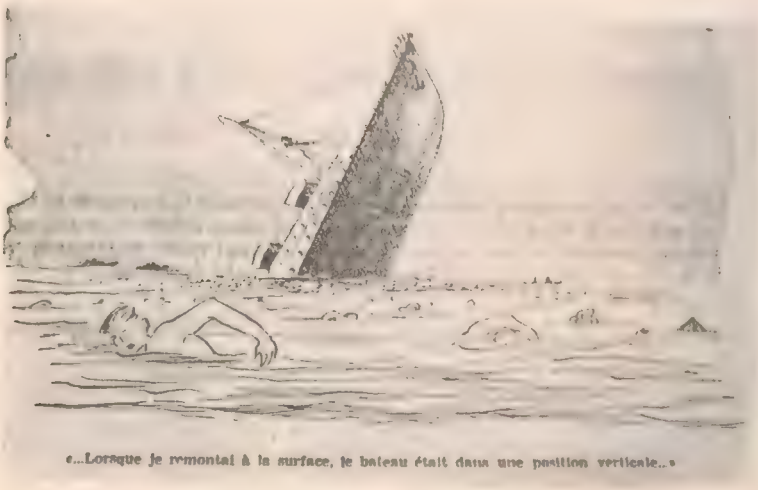
La visée du périscope du sous-marin allemand



Un paquebot torpillé vu par le périscope du sous-marin

Naufragés recueillis

Dessin reproduit par Ch.M d'ap[illegible]

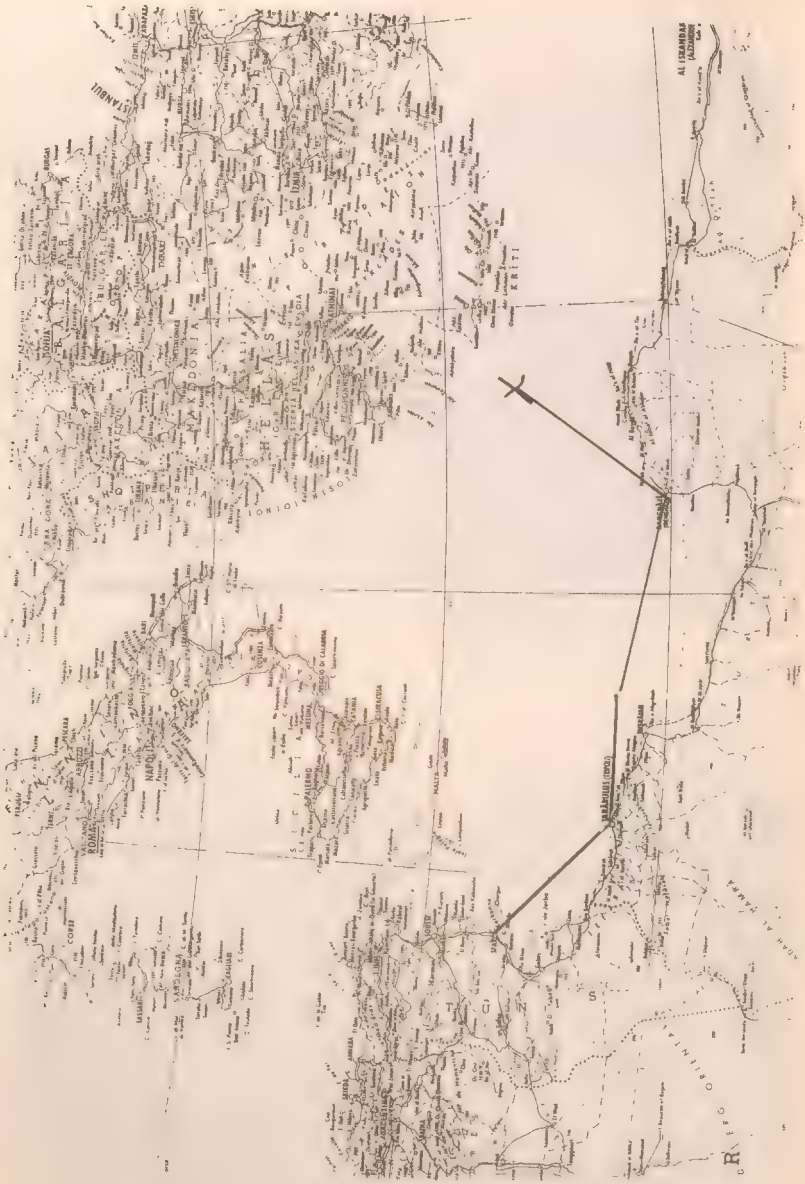


«...Lorsque je remontai à la surface, le bateau était dans une position verticale...»

Dessin du Commandant GROLLEMUND

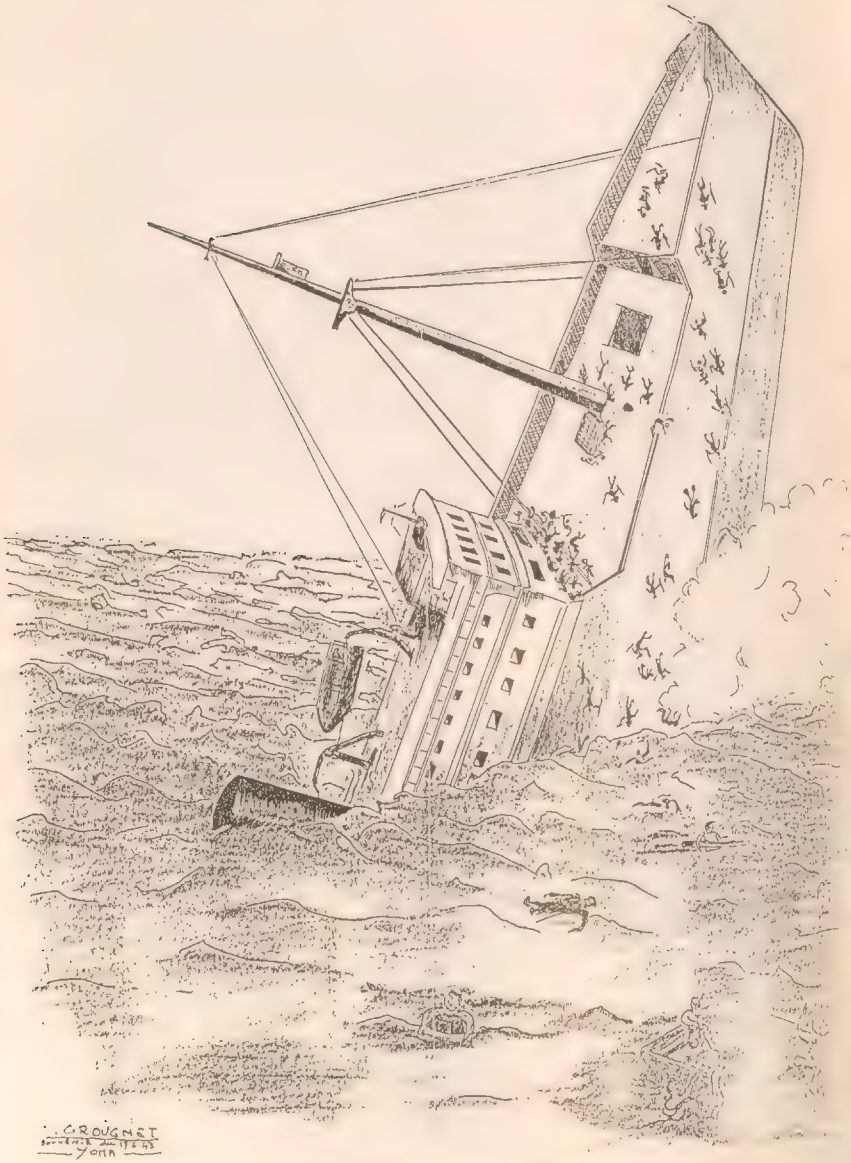
Un paquebot torpillé vu par le périscope du sous-marin

Naufragés recueillis



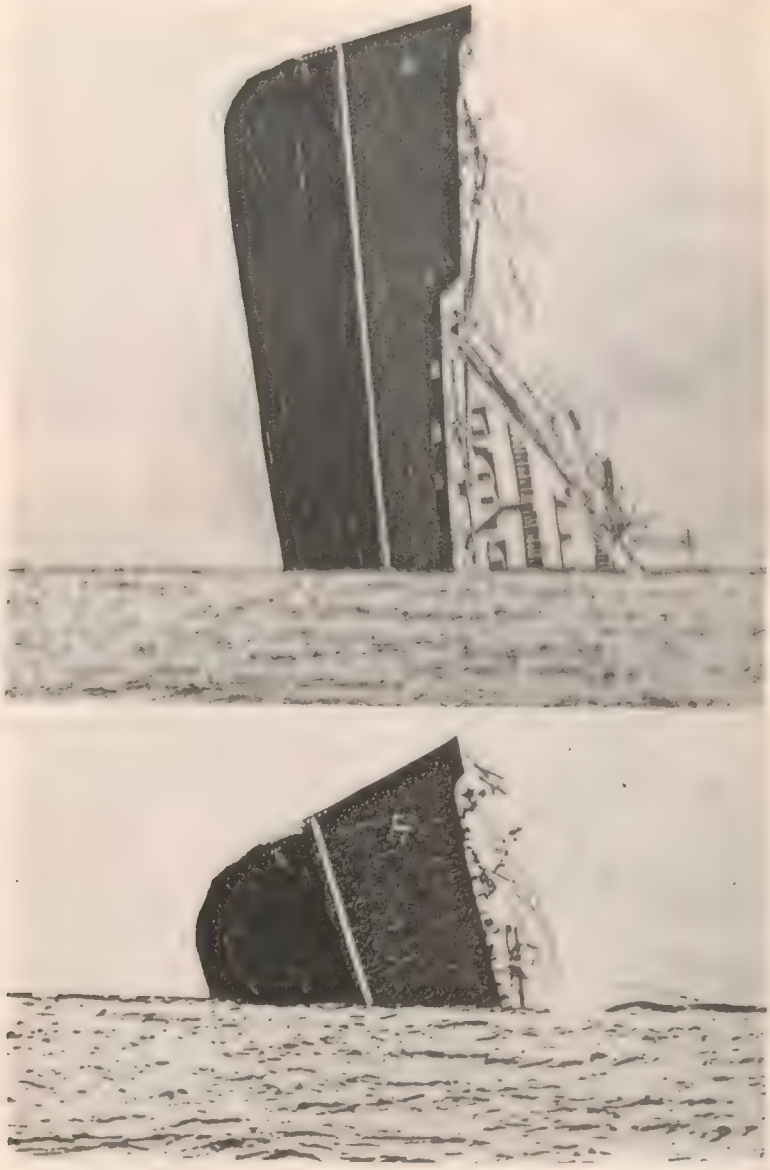
Le lieu supposédu naufrage du YOMA, d'après M. Drouillac

Dessin de M. GROUGNET Rescapé

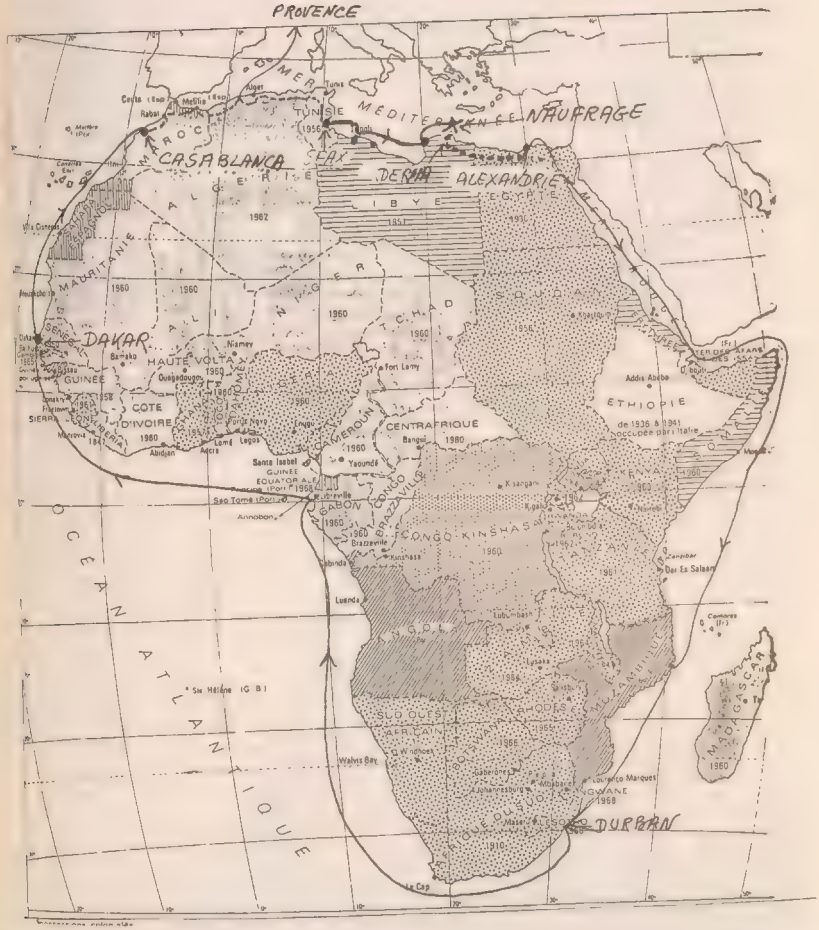


Dessin de Mr. GROUGNEI , rescape

Le naufrage en 7 minutes
l'arrière s'enfonce, la proue se soulève à la 6ème minute



Le naufrage en 7 minutes
La coque est verticale à la 7ème minute et s'enfonce d'un coup
(montage de l'auteur)



Itinéraire de Marcel DROUILLAC
Départ de Dakar le 23 mai 1943 - Casablanca 27 mai 1943 - Sfax 12 juin 1943
Naufrage au large de Derna : 17 juin 1943
Alexandrie 22 juin 1943 - Dakar 1er octobre 1943 - Mers El Kébir 2 décembre

Diplome d'un disparu

Le cuirassé « La Lorraine » de retour à Toulon, après le débarquement de Provence

IMPRIMERIE SPÉCIALE DES ÉDITIONS LA BRUYÈRE

Quelques mois après le débarquement anglo-américain de Novembre 1942 en Afrique du Nord, environ 600 marins français, provenant des bases de Dakar, Casablanca, Oran et Alger, sont envoyés à Alexandrie en Egypte, pour réarmer la Force X, escadre immobilisée depuis Juin 1940 sous les ordres de l'Amiral Godfroy.

Ce recit retrace, dans un contexte historique peu connu, l'aventure de ce contingent. Il rejoint en train, depuis Casablanca, Sfax en Tunisie, nouvellement libérée, où il embarque sur le YOMA transport de troupes.

Celui-ci est torpillé au large de la Cyrenaïque le 17 Juin 1943

Cet épisode méconnu, peut être gardé secret, est raconté par les témoignages de naufragés.

L'auteur est un ancien médecin de la Marine, cinéaste, spécialiste des films maritimes et d'exploration.

I.S.B.N. : 2-84014-00-71